



---

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

## **Rapporto concernente l'esito della consultazione**

---

## Indice

Panoramica .....	3
Elenco delle abbreviazioni .....	4
1 Situazione iniziale .....	5
2 Esecuzione della consultazione .....	5
3 Valutazione globale.....	6
4 Valutazione dell'odierno sistema di riscossione a confronto delle varianti analizzate	7
«Contrassegno classico» .....	7
«Contrassegno elettronico» .....	7
«Contrassegno chip» .....	8
5 Lotta contro gli abusi.....	8
6 Osservazioni relative ai singoli articoli.....	8
Articolo 2 Campo d'applicazione .....	8
Articolo 4 Eccezioni.....	9
Articolo 5 Persone assoggettate al pagamento della tassa.....	10
Articolo 6 Importo della tassa .....	10
Articolo 7 Contrassegno .....	10
Articolo 8 Periodo di tassazione .....	11
Articolo 10 Utilizzazione del prodotto della tassa.....	11
Articolo 14 Contravvenzioni.....	12
Articolo 17 Prescrizione.....	13
Articolo 18 Esecuzione.....	13
7 Altre proposte.....	14
8 Consultazione .....	14
<b>Allegato:</b> Elenco dei Cantoni, dei partiti, delle associazioni e delle organizzazioni che hanno partecipato alla consultazione .....	15

## **Panoramica**

*Con la legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUSN), il Consiglio federale auspica mantenere, dopo aver esaminato diverse varianti, l'odierno sistema, vale a dire quello del «contrassegno classico». Lo status quo del vecchio sistema è accolto dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione, anche se, in parte, si chiede di approfondire la variante del «contrassegno elettronico». Per contro, la maggioranza rifiuta l'introduzione di un contrassegno di breve durata.*

*Tutti i partecipanti accolgono favorevolmente la lotta contro gli abusi adducendo che deve essere condotta con caratteristiche di sicurezza migliorate e controlli rafforzati. Il possibile trasferimento del controllo a terzi in caso di esiguo effettivo di personale è stato valutato, in parte, in modo critico. Determinate cerchie consultate ritengono che esso dovrebbe essere esteso ai Cantoni, altre, invece, sono del parere che il perseguimento di reati rientri innanzitutto nei compiti dello Stato e non dovrebbe essere affidato a terzi. L'aumento della multa, dagli attuali 100 a 200 franchi, è prevalentemente accolto. Per contro alcuni valutano esagerato perseguire, d'ora in avanti, la manipolazione del contrassegno come un reato.*

## Elenco delle abbreviazioni

ACS	Automobil Club Svizzero
AFD	Amministrazione federale delle dogane
asa	Associazione dei servizi della circolazione
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
CCCS	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
CDF	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze
COCRBT	Conferenza degli ufficiali di circolazione stradale della Romandia, di Berna e del Ticino
Cost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999; RS 101
DFF	Dipartimento federale delle finanze
fc	Forum dei consumatori
FER	Federazione delle imprese romande
FRS	strasseschweiz – Federazione svizzera del traffico stradale
FST	Federazione svizzera del turismo
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
LUSN	Legge federale concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali; RS 741.41
OUSN	Ordinanza del 26 ottobre 1994 concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (ordinanza sul contrassegno stradale); RS 741.72
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	Partito liberale-radical svizzero
PLS	Partito liberale svizzero
PPD	Partito popolare democratico svizzero
PS	Partito socialista svizzero
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
SIC Svizzera	Società svizzera degli impiegati di commercio
TCS	Touring Club Svizzero
UDC	Unione democratica di centro
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione Svizzera dei Contadini
vCost.	vecchia Costituzione federale del 29 maggio 1874; abrogata dalla Costituzione federale del 18 aprile 1999

## 1 Situazione iniziale

Prima dell'entrata in vigore della base per la riscossione di una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, articolo 86 capoverso 2 della Costituzione della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost; RS 101), la riscossione si fondava direttamente sulle disposizioni dettagliate dell'articolo 36<sup>quinquies</sup> della vCost. e dell'ordinanza del 26 ottobre 1994 concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (ordinanza sul contrassegno stradale; RS 741.72) Dall'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali nel 1985, l'Amministrazione federale delle dogane (AFD) è incaricata della sua riscossione.

L'elaborazione del presente progetto di legge ottempera al mandato costituzionale di cui all'articolo 164 Cost., il quale stabilisce che tutte le disposizioni importanti contenenti norme di diritto devono essere emanate sotto forma di legge federale. Vi rientrano in particolare le disposizioni in materia di cerchia dei contribuenti nonché oggetto e calcolo dei tributi. Le disposizioni attualmente in vigore sono state perlopiù riprese. Sono state effettuate delle modifiche principalmente nell'ambito delle disposizioni d'esecuzione.

Affinché, tuttavia, la riscossione della tassa rimanesse possibile fino all'emanazione delle suddette disposizioni, nelle disposizioni finali del Decreto federale del 18 dicembre 1998 su una nuova Costituzione (RU 1999 2556) le disposizioni rilevanti della vCost. sono rimaste applicabili fino alla loro trasposizione a livello di legge.

## 2 Esecuzione della consultazione

Il 17 agosto 2006, il Consiglio federale ha autorizzato il Dipartimento federale delle finanze (DFF) ad avviare la procedura di consultazione relativa alla legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUSN).

Essa si è svolta dal 6 settembre 2006 al 31 gennaio 2007. A tal riguardo sono stati invitati ad esprimersi i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello dell'economia, le associazioni dei trasporti nonché altre associazioni e istituzioni (totale: 102). Sono pervenute 58 prese di posizione (allegato), suddivise nei diversi gruppi come segue:

- Cantoni: 26;
- partiti politici: 7;
- associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 2;
- associazioni mantello nazionali dell'economia: 3;
- associazioni dei trasporti: 8;
- altri: 12.

Ventiquattro partecipanti alla consultazione hanno aderito anche alla richiesta di notifica elettronica delle prese di posizione al fine di semplificarne l'elaborazione.

### 3 Valutazione globale

Nell'insieme, la maggioranza dei partecipanti alla consultazione accoglie il progetto. Soltanto il PS e l'UDC lo respingono di principio. Per i primi, le disposizioni proposte non sono sufficientemente incisive, l'aliquota d'imposta è troppo bassa e la motivazione, secondo la quale il cambiamento del sistema non sarebbe auspicabile, non è convincente. I secondi chiedono il rinvio al Consiglio federale e una nuova verifica del progetto. Motivano il rifiuto dichiarando che in Svizzera la situazione relativa alle tasse e ai tributi è insoddisfacente e che il carico, già oggi troppo elevato, continua ad aumentare costantemente.

Tutti i partecipanti sono dell'avviso che occorra adottare dei provvedimenti contro gli abusi causanti una diminuzione annua delle entrate pari a 25 – 30 milioni di franchi (2003) e a 15 – 20 milioni di franchi (2006) e comportanti un futuro ulteriore aumento delle stesse.

La maggioranza delle cerchie consultate auspica mantenere, malgrado la tendenza all'abuso, l'odierno sistema del «contrassegno classico» (contrassegno adesivo), in quanto si tratta di un sistema conveniente e ben accettato (almeno per quel che riguarda la Svizzera). Essa è dell'avviso che per far fronte agli abusi occorra impiegare ulteriori caratteristiche di sicurezza e rafforzare i controlli. La variante «contrassegno chip», che si basa su un apparecchio installato sul veicolo, è respinta da tutti i partecipanti alla consultazione. Per contro, le opinioni sul «contrassegno elettronico», per il quale la targa di controllo viene registrata in un sistema d'informazione, sono divergenti. Contrariamente al «contrassegno chip», il «contrassegno elettronico» non viene respinto a priori. Per una parte delle cerchie consultate si delinea persino la tendenza a considerarlo il sistema di riscossione dei tributi del futuro. Sono pochi (PS, Partito ecologista, SEV e ATA) coloro che preferiscono un cambiamento immediato del sistema passando dal «contrassegno classico» al «contrassegno elettronico».

L'introduzione di un contrassegno di breve durata è visto dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione come un onere amministrativo troppo elevato. Un sistema di contrassegni di breve durata più economici non sarebbe inoltre praticabile e renderebbe ancora più difficile il flusso del traffico al confine. I fautori (Cantoni di Uri, Zugo, Glarona e Soletta, il PS, il Partito ecologista, il SAB e l'ATA) ritengono, invece, che l'introduzione dei suddetti contrassegni potrebbe diminuire considerevolmente il rischio di abusi da parte di conducenti esteri.

La maggioranza delle cerchie consultate propende per l'aumento della multa da 100 a 200 franchi. Il PS, l'ATA, il Partito ecologista e il SEV si battono addirittura per una multa più elevata.

Le opinioni sulla possibilità di trasferimento del controllo e del perseguimento di infrazioni nella procedura abbreviata a organizzazioni private sono divergenti. Alcuni partecipanti alla consultazione (Cantoni di Obvaldo, Glarona, Appenzello Interno e Giura, il PS, il PLS, la CCCS, il "Centre Patronal" e il SEV) respingono il trasferimento, dato che si tratta innanzitutto di un compito dello Stato. Per contro, i Cantoni di Nidvaldo, Argovia e Vaud, il PPD e il TCS considerano la delega a terzi un mezzo efficace per lottare contro gli abusi. I Cantoni di Berna, Lucerna e Ginevra, l'asa e la FRS hanno accolto perfino l'estensione della norma di delega, in modo che anche i Cantoni potrebbero trasmettere il compito a terzi.

## **4 Valutazione dell'odierno sistema di riscossione a confronto delle varianti analizzate**

Nel 2003 in uno studio di attuabilità sono state analizzate in modo approfondito tre varianti e nel 2006 si è provveduto a presentarle, per conoscenza, in occasione della consultazione pubblica del progetto di legge.

### **«Contrassegno classico»**

La proposta di mantenere il sistema odierno del contrassegno adesivo («contrassegno classico») è accolta favorevolmente da tutti i partecipanti alla consultazione, fatti salvi il PS, il Partito ecologista, il SEV e l'ATA. In Svizzera tale forma di riscossione della tassa sul traffico stradale è pienamente accettata, tanto più che tale sistema è semplice e conveniente. La vendita nell'attuale forma è ben organizzata. I fautori richiamano però l'attenzione sul fatto che i problemi dell'odierno sistema non possono venir sottovalutati e trascurati. Alcuni partecipanti chiedono, malgrado il momentaneo mantenimento dell'attuale sistema, di portare avanti la variante «contrassegno elettronico».

Il SEV opta per il non supporto della decisione di mantenere il modello «contrassegno classico», affermando che risulta incomprensibile il motivo per il quale non si possa introdurre una variante più moderna con gli attuali mezzi tecnici.

### **«Contrassegno elettronico»**

In caso di contrassegno elettronico la targa di controllo viene registrata in un sistema d'informazione. La registrazione corrisponde all'acquisto di un «contrassegno virtuale».

I Cantoni di Basilea Campagna, Uri, Nidvaldo, Giura e Lucerna considerano il «contrassegno elettronico» come il sistema di riscossione dei tributi del futuro. Da una parte la tassa potrebbe essere riscossa con un onere relativamente esiguo, dall'altra potrebbe essere facilmente controllata. L'introduzione renderebbe possibile forme di distribuzione più moderne, fissazioni dei prezzi più flessibili (spezzettatura temporale, differenziazione tra motociclette, autofurgoni ecc.) e controlli automatizzati nel traffico in circolazione o al confine. La variante «contrassegno elettronico» sarebbe quasi illimitatamente ampliabile grazie alle possibilità offerte dal sistema informatico.

Il PS, il Partito ecologista, il SEV e l'ATA sono favorevoli a un'introduzione possibilmente rapida del «contrassegno elettronico», in quanto il sistema sarebbe flessibile e ampliabile. Inoltre si potrebbero introdurre aliquote differenziate della tassa a dipendenza delle categorie di veicoli. Oltre a ciò, in questo contesto varrebbe la pena esaminare ulteriormente i sistemi innovativi e rispettosi dell'ambiente e nuove vie, come ad esempio le tecnologie telecomunicative con supporto satellitare.

I fautori del «contrassegno elettronico» chiedono al Consiglio federale di adottare la direttiva concernente il perseguimento transfrontaliero delle infrazioni passibili di multa in seno all'UE e di portarla avanti, in modo da poter sfruttare completamente il vantaggio di una migliore possibilità di controllo.

I Cantoni di Berna, Neuchâtel e Ginevra nonché l'asa chiedono che, in caso di un'introduzione del «contrassegno elettronico», le organizzazioni mantello e gli

organismi esecutivi cantonali vengano coinvolti tempestivamente nella pianificazione.

La FRS e alcuni dei suoi organismi responsabili (UPSA, ASTAG, ACS e TCS) rifiutano il «contrassegno elettronico». Essi ritengono che vada troppo nella direzione dello stato di sorveglianza e di controllo, in particolare quando si impiegano telecamere digitali fisse o addirittura mobili che possono controllare il traffico in circolazione in modo praticamente illimitato dal punto di vista spazio-temporale.

### **«Contrassegno chip»**

Il «contrassegno chip» si basa su un apparecchio installato sul veicolo che serve alla riscossione della tassa. Esistono diverse varianti di installazione di mezzi ausiliari elettronici nel veicolo: dall'etichetta adesiva con chip, che può essere letta mediante radiocomunicazione a corto raggio, al contatore con localizzazione via satellite e telecomunicazione per il rilevamento dell'effettiva prestazione chilometrica. La variante «contrassegno chip» è palesemente respinta da tutti i partecipanti alla consultazione.

## **5 Lotta contro gli abusi**

Tutti i partecipanti alla consultazione che si sono espressi in merito ai provvedimenti proposti (Cantoni di Berna, Soletta, Basilea Campagna, Grigioni, Argovia, Vaud, Svitto e Nidvaldo, il PPD, il PS, il Partito ecologista, il PEV, l'USAM, il TCS, l'ATA, l'asa, la CDF e il fc), concernenti la lotta contro gli abusi, sono dell'opinione che la trasposizione dell'obbligo di pagare la tassa può essere migliorata attraverso la realizzazione prevista di ulteriori caratteristiche di sicurezza e del rafforzamento dei controlli, segnatamente nel traffico transfrontaliero.

I Cantoni di Zugo, Uri, Glarona e Soletta nonché il PS, il Partito ecologista, il SAB e l'ATA sono dell'avviso che l'ulteriore creazione di un contrassegno di breve durata potrebbe ridurre massicciamente il rischio di abusi, risp. gli abusi da parte di conducenti esteri.

## **6 Osservazioni relative ai singoli articoli**

### **Articolo 2 Campo d'applicazione**

Il Cantone di Lucerna propone di introdurre, in futuro, l'obbligo del contrassegno per tutte le strade a grande capacità. È dell'avviso che le eccezioni all'obbligo del contrassegno hanno solo l'effetto di generare insicurezza tra gli utenti della strada e che, in generale, esse sono difficilmente controllabili.

Il Cantone di Ginevra chiede di considerare un'eccezione, per quel che riguarda l'anello di autostrade intorno alla città, ai sensi dell'articolo 2 capoverso 2, dato che dal 1980 il traffico è più che raddoppiato. Il volume del traffico è aumentato in modo inquietante soprattutto nell'area di Saint-Julien. Per fare in modo che gli automobilisti che varcano il confine utilizzino soprattutto l'autostrada e non più le strade principali o quelle secondarie, le autostrade intorno a Ginevra dovrebbero essere esenti da tasse. In questo modo il flusso di traffico nell'area di Saint-Julien beneficerebbe di un miglioramento e si ridurrebbe l'inquinamento atmosferico. Inoltre, a lungo termine, ciò

permetterebbe il mantenimento dell'esenzione dalle tasse sull'autostrada francese A40 tra Saint-Julien e Annemasse. In effetti essa potrebbe venir rimessa in questione nel 2015, in occasione del rinnovo della concessione. Se la parte dell'autostrada francese dovesse venir assoggettata a una tassa, ciò avrebbe come conseguenza un forte sovraccarico della rete viaria ginevrina.

Il PS e il SEV auspicano stralciare completamente il capoverso 2. Per motivi di parità di trattamento si dovrebbero evitare regioni di confine e tratti di strade nazionali non assoggettati all'obbligo del contrassegno. Non si vede inoltre l'utilità di assegnare al Consiglio federale la competenza di sopprimere l'obbligo del contrassegno su singole strade nazionali, tanto più che in casi motivati l'Amministrazione delle dogane ha la possibilità, in virtù dell'articolo 4 capoversi 2 e 3, di sospendere l'obbligo di pagare la tassa.

#### **Articolo 4                    Eccezioni**

Il PS chiede lo stralcio del capoverso 1 lettera a, dato che l'eccezione relativa ai veicoli militari non è più giustificata.

Il Cantone di Glarona propone di esentare tutti i veicoli della polizia, contrassegnati o meno, dall'obbligo di pagare la tassa, come previsto alle lettere a, c – I per molte categorie di veicoli civili. Il capoverso 1 lettera b dovrebbe essere adeguato in tal senso.

La COCRBT è dell'avviso che il capoverso 1 lettera b non è formulato con sufficiente precisione. Non è desumibile se si tratta esclusivamente di veicoli equipaggiati con luce blu e avvisatore a suoni alternati giusta l'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (art. 110 cpv. 3 OETV; RS 741.41) o di veicoli della polizia, dei pompieri o altri. Inoltre il capoverso 1 lettera b non menziona la polizia ferroviaria (contrariamente alla protezione civile).

Secondo la COCRBT il capoverso 1 lettera c dovrebbe essere completato con i termini "alluvioni" e "guasti". Ciò perché in estate, a causa di un temporale, non di rado le strade sono inondate, pertanto oltre ai pompieri devono essere convocati anche agenti ausiliari tecnicamente specializzati. Su richiesta della polizia, in caso di guasti ai veicoli, durante la stagione turistica si ricorre ad assistenti meccanici (p.es. il TCS o altre organizzazioni autorizzate).

L'UPSA, il PLS e il "Centre Patronal" chiedono di stralciare dal capoverso 1 lettera I la locuzione "per corse in giorni feriali". La regola proposta nel progetto di legge tiene troppo poco in considerazione le particolarità dell'industria automobilistica svizzera. Nel corso dell'anno, durante i fine settimana, spesso i garagisti organizzano esposizioni di automobili. L'esenzione dall'obbligo del contrassegno non dovrebbe valere soltanto nei giorni feriali ma per ogni giorno dell'anno. Ciò porterebbe parimenti a una gestione più semplice e chiara a favore degli organi di controllo.

Secondo il Cantone del Giura la formulazione del capoverso 3 appare errata. Essa non corrisponde né al testo tedesco del progetto né a quello francese dell'attuale ordinanza. Invece di "ordonne une déviation de tout ou partie de ces routes..." sarebbe più opportuna la formulazione seguente: "...ordonnant une déviation du trafic sur tout ou partie de telles routes...".

Secondo il Cantone Appenzello Interno, nella legge la cerchia di contribuenti dovrebbe essere designata in modo esaustivo. Gli adeguamenti successivi non devono essere effettuati dalla Direzione generale delle dogane, ma soltanto dal legislatore mediante una modifica legislativa.

## **Articolo 5                    Persone assoggettate al pagamento della tassa**

Alcuni partecipanti alla consultazione (Cantoni di Berna, Neuchâtel, Vallese, Ginevra e Ticino, la FRS e l'asa) sono dell'avviso che il coinvolgimento del detentore del veicolo, quale persona assoggettata al pagamento della tassa, porterebbe soltanto un onere supplementare al momento della determinazione delle persone responsabili. Ciò soprattutto se il conducente circola con un veicolo non immatricolato a titolo personale ma a nome di una ditta e non si dichiara pronto a pagare la tassa. In questo caso le autorità dovrebbero effettuare delle ricerche dispendiose presso la ditta per sapere chi è la persona fisica assoggettata al pagamento della tassa e dunque rilevante dal punto di vista penale. La regola finora vigente, secondo la quale soltanto il conducente è assoggettato alla tassa, è conforme alla pratica.

La CCCS accoglie favorevolmente l'introduzione di una responsabilità a titolo sussidiario, chiede tuttavia che l'articolo 5 venga formulato come segue:

*“Il conducente è assoggettato al pagamento della tassa. Il detentore è responsabile della tassa se non rende noto il nominativo del conducente o se quest'ultimo non ha un domicilio fisso in Svizzera.”*

Essa motiva la domanda affermando che nella legge dovrebbe essere disciplinato in quali casi si può ricorrere al responsabile a titolo sussidiario. Dal progetto di legge non è desumibile l'onere che dovrebbe assumersi lo Stato al fine di scovare il conducente, principale obbligato, prima che l'autorità d'esecuzione possa attaccare il responsabile a titolo sussidiario.

## **Articolo 6                    Importo della tassa**

Il Cantone di Uri raccomanda un massiccio aumento del prezzo del contrassegno annuale dato che, rispetto ad altri Stati europei, esso risulta essere estremamente a buon mercato. Il Cantone dei Grigioni, l'ATA, il Partito ecologista e la CDF approvano tale proposta.

Il Cantone di Zugo chiede che l'importo della tassa venga sottoposto ad attenta verifica e adeguato in modo corrispondente.

Il PS e il SEV richiedono un aumento della tassa per un totale minimo di 80 franchi all'anno.

L'UDC propone un raddoppio dell'importo della tassa con contemporaneo rimborso dell'importo attraverso le imposte cantonali sugli autoveicoli.

Il Cantone di Ginevra è dell'opinione che introducendo il prezzo della tassa nella legge, un eventuale adeguamento dell'importo verrebbe reso più difficile. In questo contesto la COCRBT si chiede se sia veramente opportuno inserire una tassa così esigua nella legge. Il Cantone di Sciaffusa ritiene che occorrerebbe assegnare al Consiglio federale la competenza di adeguare l'importo della tassa con il rincaro. In tal modo si eviterebbe una modifica della legge.

## **Articolo 7                    Contrassegno**

Il Cantone del Giura critica il fatto che nel capoverso 2, contrariamente all'ordinanza sul contrassegno stradale (OUSN; RS 741.72), non viene stabilito in quale posto deve essere incollato il contrassegno. Il capoverso 1 lettere a e b dell'articolo 6 OUSN potrebbe essere direttamente ripreso nella legge senza che il Consiglio

federale debba emanare le disposizioni esecutive nelle quali venga disciplinata, in particolare, l'apposizione del contrassegno.

Finora si sono utilizzate pellicole adesive per incollare il contrassegno in modo illecito su un altro veicolo. Onde chiarire definitivamente la questione, il Cantone di Lucerna e la CCCS propongono pertanto di completare il capoverso 4 adducendo che l'utilizzo della pellicola adesiva è esplicitamente proibito.

In riferimento al capoverso 4, il Cantone di Zugo propone altresì la seguente precisazione:

“Esso è considerato inutilizzabile se:

- b. *viene staccato dal supporto a cui aderisce e non incollato direttamente sul veicolo, ma incollato con uno strato intermedio, ad esempio una pellicola o simile.*”

Il PS respinge l'articolo 7 e chiede l'introduzione del «contrassegno elettronico» che permetterebbe un sistema più flessibile e, grazie ad un adeguato aumento dell'aliquota della tassa, sarebbe anche meglio finanziabile. Il SEV, il Partito ecologista e l'ATA condividono l'opinione del PS di portare avanti la variante «contrassegno elettronico». Ritengono che l'articolo 7 debba essere adeguato in modo che il "contrassegno elettronico» possa venir introdotto.

## **Articolo 8                      Periodo di tassazione**

I Cantoni di Glarona e Soletta, il PS, il SAB, l'ATA nonché il Partito ecologista propongono l'introduzione, o almeno l'esame, di un contrassegno di breve durata. Di conseguenza l'articolo 8 dovrebbe essere completato. Nel contempo si dovrebbe tuttavia esaminare quale influsso avrebbe tale contrassegno di breve durata sul volume del traffico.

Il Cantone di Uri è dell'avviso che un eventuale aumento della tassa permetterebbe contemporaneamente anche l'introduzione di un contrassegno economico di breve durata.

Il SAB chiede un contrassegno di breve durata al prezzo di 15 franchi. Non capisce il motivo per cui la Svizzera, quale Paese turistico, non possa introdurlo.

Per il Cantone di Zugo non è comprensibile perché i contrassegni di breve durata offerti da singoli Paesi europei, come Austria, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia, non siano considerati applicabili in Svizzera. Tale fatto fa sorgere un pesante dubbio circa la serietà dello studio effettuato sulle varianti.

I Cantoni di Appenzello Esterno, Basilea Città, Basilea Campagna e Giura nonché l'USAM, la CDF e il TCS si sono espressi a sfavore del contrassegno di breve durata. Sono dell'opinione che ciò porterebbe soltanto a un onere amministrativo più elevato nonché a problemi e aggravii ai valichi di confine.

Il SEV chiede di esaminare l'eventualità di introdurre un contrassegno della validità di due anni.

## **Articolo 10                    Utilizzazione del prodotto della tassa**

L'ATA e il Partito ecologista richiamano l'attenzione sul fatto che l'odierna utilizzazione dei fondi provenienti dalle imposte di consumo sui carburanti nonché il

prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali non corrispondono alle loro aspettative. Sono favorevoli a un'utilizzazione dei mezzi finanziari provenienti dal finanziamento delle strade per promuovere forme più sostenibili, come ad esempio i trasporti pubblici.

Il SEV richiede che soltanto una metà del prodotto netto venga utilizzato conformemente allo scopo proposto. L'altra metà deve confluire nei fondi infrastrutturali per finanziare progetti del traffico negli agglomerati.

## **Articolo 14            Contravvenzioni**

Diversi partecipanti alla consultazione (Cantoni di Nidvaldo, Soletta, Basilea Campagna, Grigioni, Vaud, Argovia e Glarona, il "Centre patronal", l'USAM, il TCS e il PPD) sono favorevoli a un aumento della multa da 100 a 200 franchi.

Il PS, il Partito ecologista, l'ATA e il SEV chiedono che, in considerazione degli altri Paesi europei, la multa venga aumentata ad almeno 250 - 300 franchi.

Il Cantone di Lucerna, la FER, la COCRBT e il PLS si sono dichiarati contrari all'aumento della multa a 200 franchi. La FER è dell'avviso che non bisognerebbe aumentare le multe ma rafforzare i controlli, soprattutto quelli in prossimità del confine.

La CCCS propone di inserire, tra il capoverso 1 e 2 dell'articolo 14, il seguente capoverso:

*"Il detentore è responsabile della multa se non rende noto il nominativo del conducente o se quest'ultimo non ha un domicilio fisso in Svizzera."*

Essa sostiene che, sulla base del progetto proposto, se il veicolo è sprovvisto del contrassegno è più lecito punire soltanto l'utente che non il detentore del veicolo. Se un veicolo è posteggiato sull'area di sosta sprovvisto del contrassegno, lo Stato potrebbe dunque riscuotere posticipatamente dal detentore soltanto la tassa di 40 franchi. Per la multa esso dovrebbe parimenti determinare chi è il conducente, ciò che non porterebbe ad alcuna diminuzione dell'onere.

I Cantoni di Berna, Ginevra e Lucerna, la FRS, l'asa e la CCCS interpretano l'articolo 14 e il rapporto allegato nel senso che in futuro soltanto i veicoli che circolano sprovvisti di contrassegno possono venir puniti secondo la procedura della multa disciplinare. In caso di trasferimento illecito di un contrassegno da un veicolo all'altro il conducente dovrebbe ora essere denunciato a causa della fattispecie di reato giusta il Codice penale svizzero (art. 245 CP; RS 311.0). Il Cantone di Berna, la FRS e l'asa sono inoltre dell'avviso che con l'entrata in vigore della legge occorrerebbe stralciare la corrispondente cifra dalla lista delle multe disciplinari.

L'UPSA e il "Centre Patronal" respingono il capoverso 2. Sono dell'opinione che la comminatoria di una pena privativa di libertà in caso di abuso del contrassegno sia inadeguata. Se un conducente rimuove il contrassegno dal suo veicolo per apporlo sulla sua nuova automobile cambiata nel corso dell'anno, non lo si può definire un criminale. Ritengono ingiusto che gli organi federali aumentino la criminalizzazione dei conducenti.

Il Cantone di Zugo è dell'avviso che la multa secondo il capoverso 1 dovrebbe essere ripresa nella lista delle multe disciplinari in modo da rendere possibile un adeguamento più semplice dell'importo della multa.

Il Cantone del Vallese è dell'opinione che i capoversi 1 e 2 debbano essere chiaramente distinti. Occorre che si comunichi quali fattispecie soggiacciono a quali norme, al fine di evitare interpretazioni diverse delle autorità penali.

## **Articolo 17            Prescrizione**

Il Cantone di Zurigo è dell'avviso che non è desumibile alcun motivo per il quale, in deroga all'articolo 109 del Codice penale (CP; RS 311.0), l'azione penale e la pena dovrebbero essere prescritte in tre invece di due anni. *(Con l'entrata in vigore della nuova parte generale del Codice penale il 1° gennaio 2007 il termine di prescrizione per le contravvenzioni è stato prorogato a tre anni.)*

La CCCS e il Cantone di Zurigo propongono inoltre di stralciare completamente l'articolo 17. Giusta il CP (art. 333 cpv. 1), le disposizioni generali del Codice penale si applicano anche ai reati previsti da altre leggi. Al fine di evitare contraddizioni e problemi di interpretazione, l'articolo 109 CP non dovrebbe venir ripetuto nella LUSN.

## **Articolo 18            Esecuzione**

I Cantoni di Nidvaldo, Argovia e Vaud, il PPD nonché il TCS considerano il trasferimento del controllo e del perseguimento penale a terzi una soluzione adeguata onde lottare contro gli abusi.

I Cantoni di Berna, Lucerna e Ginevra, l'asa e la FRS sarebbero propensi ad estendere la norma di delega (prevista al cpv. 3), secondo la quale il DFF può trasferire interamente o parzialmente a terzi, mediante un contratto, il controllo e il perseguimento penale nella procedura semplificata, anche ai Cantoni.

Il Cantone di Friburgo chiede che per il trasferimento a privati vengano applicate severe restrizioni. Inoltre esso precisa che se al capoverso 3 si intende che l'Amministrazione federale delle dogane può ad esempio ricorrere a organizzazioni private per la vendita di contrassegni al confine, in nessun caso terzi dovrebbero però effettuare controlli di polizia all'interno del Paese.

Il PLS, l'UPSA e il "Centre Patronal" ritengono che, malgrado le osservazioni esplicative, l'applicazione del nuovo capoverso 3 non è chiara. Se con "terzi" non si intende la polizia, sarebbe opportuno definire cosa si intende al fine di evitare l'insorgere di insicurezze. Per contro, qualora si intendesse effettivamente la polizia, i compiti ad essa attribuiti sono già disciplinati all'articolo 16.

Il Cantone di Zurigo riterrebbe auspicabile, dal punto di vista cantonale, un'esplicita normativa della zona d'azione del controllo. I controlli sarebbero autorizzati soltanto se il traffico è fermo, dato che fermare i veicoli rappresenterebbe un'azione ufficiale legata ad eventuali provvedimenti coattivi.

Il Cantone di Obvaldo parte dal presupposto che i controlli dei contrassegni effettuati da partner esterni non tangerebbero in alcun modo negativamente la sovranità cantonale in materia di polizia. Esso sottolinea che anche dopo l'introduzione della nuova regolamentazione, spetterebbe esclusivamente alla polizia cantonale effettuare i controlli.

Alcuni partecipanti alla consultazione (Cantoni di Glarona, Appenzello Interno e Giura, la CCCS, il PS, la COCRBT e il SEV) respingono la possibilità di trasferire i controlli e il perseguimento di contravvenzioni a organizzazioni private. Il perseguimento di reati è innanzitutto un compito statale. Essi temono che i controlli effettuati da terzi per motivi economici e focalizzati soltanto su una fattispecie potrebbero ripercuotersi negativamente sull'immagine della polizia. Inoltre i controlli celerebbero rischi da non sottovalutare, questa è la ragione per la quale essi dovrebbero essere condotti soltanto da funzionari di polizia formati.

## **7 Altre proposte**

Il Cantone del Vallese menziona che anche le tasse d'uso per le gallerie alpine dovrebbero essere incluse nel prezzo del contrassegno.

Il SAB rende presente che, di fatto, il prezzo del contrassegno dovrebbe comprendere anche il trasporto di veicoli a motore, con carico degli autoveicoli, lungo la linea del Furka, dell'Oberalp, del Lötschberg e della Veraina. Attualmente gli abitanti delle regioni interessate devono pagare una tassa non giustificata per l'uso del carico degli autoveicoli e sono dunque svantaggiati rispetto ad altre regioni del Paese.

Al fine di intensificare i controlli, il Cantone di Basilea Campagna propone di verificare se la Confederazione dovrebbe concludere una convenzione sulle prestazioni (analoga al mandato di prestazione sui controlli nel traffico pesante) con i Cantoni.

## **8 Consultazione**

Le prese di posizione complete possono essere consultate presso la Direzione generale delle dogane (sezione Veicoli e tasse sul traffico stradale).

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

### Cantoni

1 - 26 AG, AI, AR, BE, BS, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

### Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

27.	Partito popolare democratico svizzero	PPD
28.	Partito liberale-radicalo svizzero	PLR
29.	Partito socialista svizzero	PS
30.	Unione democratica di centro	UDC
31.	Partito evangelico svizzero	PEV
32.	Partito ecologista svizzero	
33.	Partito liberale svizzero	PLS

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

34.	Associazione dei Comuni Svizzeri	
35.	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	SAB

### Associazioni mantello nazionali dell'economia

36.	Unione svizzera delle arti e mestieri	USAM
37.	Unione Svizzera dei Contadini	USC
38.	Società svizzera degli impiegati di commercio	SIC Svizzera

### Associazioni dei trasporti

39.	Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA
40.	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	ASTAG
41.	Automobil Club Svizzero	ACS
42.	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	LITRA
43.	strasseschweiz – Federazione svizzera del traffico stradale	FRS
44.	Touring Club Svizzero	TCS
45.	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico	SVI
46.	Associazione Traffico e Ambiente	ATA

### Altri

47.	Associazione dei servizi della circolazione	asa
48.	Centre Patronal	
49.	Conferenza degli ufficiali di circolazione stradale della Romandia, di Berna e del Ticino	COCRB
50.	Federazione delle imprese romande	FER
51.	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze	CDF
52.	Forum dei consumatori	fc
53.	Sindacato del personale dei trasporti	
54.	Federazione svizzera del turismo	FST
55.	Associazione Iniziativa delle Alpi	
56.	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente	DCPA
57.	Federazione degli Amici della Natura Svizzera	FSAN
58.	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein	CCCS