



22.059

Messaggio

concernente la modifica della legge sul traffico pesante e il credito d'impegno per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

del 31 agosto 2022

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica della legge sul traffico pesante e il disegno di decreto federale per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

31 agosto 2022

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Ignazio Cassis
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compendio

Il sistema di rilevazione attualmente in uso in Svizzera per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) necessita di essere rinnovato entro la fine del 2024. Il nuovo approccio si basa sulle soluzioni stabilite nel mercato europeo dei pedaggi. Ciò semplificherà in modo significativo la riscossione della TTPCP e ridurrà l'onere amministrativo per l'industria dei trasporti e la Confederazione.

Situazione iniziale

Dalla sua introduzione nel 2001, il sistema di rilevazione attualmente in uso in Svizzera per la riscossione della tassa sul traffico pesante è rimasto praticamente immutato. Gli apparecchi impiegati nei veicoli a motore e l'infrastruttura presente sulle strade hanno ormai raggiunto il loro limite di vita tecnica e devono essere rinnovati entro la fine del 2024. Continuare a utilizzarli oltre questa data non è possibile per contratto e per motivi previsti dal diritto in materia di acquisti. La corretta riscossione della tassa non potrebbe più essere garantita completamente.

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

Il futuro sistema per la riscossione della tassa svizzera sul traffico pesante deve essere armonizzato agli standard europei e aperto dal punto di vista tecnologico. Ciò si pone anche nell'interesse del settore nazionale dei trasporti che opera a livello internazionale in quanto viene semplificata la riscossione dei pedaggi all'estero. Inoltre, fornitori privati potranno offrire soluzioni pensate su misura per il settore nazionale dei trasporti.

Contenuto del progetto

Questo progetto crea le basi legali affinché l'attuale sistema di rilevazione possa essere sviluppato ulteriormente in funzione del necessario e inderogabile rinnovo tecnico. I fornitori di servizi di rilevazione possono, previo superamento di una procedura di autorizzazione, offrire le loro prestazioni in Svizzera e mettere a disposizione i loro sistemi di rilevazione. Ai detentori di veicoli a motore che sono assoggettati alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni è così data la possibilità di affidare l'incarico di determinare la distanza percorsa a un fornitore a loro scelta tra quelli autorizzati in Svizzera.

I vantaggi di una soluzione di questo genere sono evidenti. Le imprese di trasporto beneficiano di sgravi amministrativi, potendo da un lato saldare la tassa anche negli Stati europei attraverso un fornitore del SET e dall'altro valersi di processi semplifi-

cati grazie alla digitalizzazione e all'automatizzazione. Non sarà quindi più necessario acquisire periodicamente i dati relativi alla prestazione chilometrica dagli apparecchi di rilevazione mediante la lettura della carta chip e trasmetterli successivamente all'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) a mezzo posta o per via elettronica. Anche la Confederazione viene sollevata dal compito oneroso di sviluppare e consegnare un apparecchio di rilevazione. Per contro, la Confederazione deve corrispondere ai fornitori autorizzati un compenso per le prestazioni attualmente erogate dall'UDSC. Per le persone assoggettate al pagamento della tassa che non operano nel traffico internazionale viene messo a punto un servizio di telepedaggio nazionale analogo al SET.

Il progetto implica la modifica della legge sul traffico pesante, segnatamente per quanto concerne la riscossione della tassa. Al Consiglio federale deve essere attribuita la competenza di ricorrere a fornitori per determinare i chilometri percorsi e compensarli per questa attività. Esso definirà le condizioni specifiche per l'autorizzazione nell'ordinanza sul traffico pesante. Il potere di emanare le prescrizioni tecniche e operative che i fornitori devono soddisfare viene trasferito all'UDSC. Contestualmente, varie disposizioni contenute nell'ordinanza sul traffico pesante verranno ancorate a livello di legge.

Per contrastare eventuali abusi, l'UDSC in futuro dovrà effettuare maggiori controlli del traffico pesante mediante impianti stazionari e mobili come richiesto dal settore dei trasporti nell'ambito della consultazione.

Il rinnovo tecnico del sistema di rilevazione e la sua armonizzazione con i sistemi europei di telepedaggio non influisce sulle basi di calcolo, che restano invariate. Pertanto, il progetto ha ripercussioni limitate sulle entrate della Confederazione e sull'ammontare della tassa.

La presente modifica della legge sul traffico pesante è strettamente collegata al messaggio concernente il finanziamento della modernizzazione e digitalizzazione dell'Amministrazione federale delle dogane. In esso sono già riportati i costi per la realizzazione dell'applicazione principale nel nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Non sono invece contemplati i costi per l'acquisto e l'utilizzo della nuova infrastruttura per la determinazione dei chilometri percorsi e la verifica della collaborazione alla riscossione della tassa nonché per lo smantellamento delle parti del sistema non più necessarie. Con il presente messaggio, il Consiglio federale chiede un credito d'impegno di 515 milioni di franchi per il finanziamento di questa nuova infrastruttura e per il suddetto smantellamento.

Indice

Compendio	2
1 Situazione iniziale	6
1.1 Necessità di agire e obiettivi	6
1.2 Alternative esaminate e opzione scelta	8
1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale	9
1.4 Interventi parlamentari	10
2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione	10
2.1 Il progetto posto in consultazione	10
2.2 Riassunto dei risultati della procedura di consultazione	11
2.3 Valutazione dei risultati della procedura di consultazione	11
3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	13
4 Punti essenziali del progetto	14
4.1 La normativa proposta	14
4.1.1 Aspetti generali	14
4.1.2 Servizi di pedaggio	15
4.1.3 Fornitore autorizzato / Fornitore nazionale	16
4.1.4 Determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa	17
4.1.5 Peso determinante	17
4.1.6 Panoramica dei servizi di pedaggio e dei loro fornitori	18
4.1.7 Controlli	19
4.2 Compatibilità tra i compiti e le finanze	20
4.3 Attuazione	21
4.3.1 Controlli di polizia	21
4.3.2 Numero d'identificazione delle imprese IDI	21
5 Commento ai singoli articoli	22
5.1 Modifica della legge sul traffico pesante	22
5.2 Decreto federale concernente un credito d'impegno	31
5.2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione	31
5.2.2 Stime concernenti il rincaro	33
6 Ripercussioni	33
6.1 Ripercussioni per la Confederazione	33
6.1.1 Ripercussioni finanziarie	33
6.1.2 Ripercussioni in termini di personale	41
6.1.3 Ripercussioni sul programma DaziT	42
6.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le Città, gli agglomerati e le regioni di montagna	42
6.3 Ripercussioni sull'economia	43

6.4	Ripercussioni sulla società	44
6.5	Ripercussioni sull'ambiente	44
7	Aspetti giuridici	45
7.1	Costituzionalità	45
7.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	45
7.3	Forma dell'atto	46
7.4	Subordinazione al freno alle spese	46
7.5	Conformità alla legge sui sussidi	46
7.6	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale	46
7.7	Delega di competenze legislative	47
7.8	Protezione dei dati	47
7.8.1	Dati personali	47
7.8.2	Posizione giuridica dei fornitori	48
7.8.3	Comunicazione di dati	48
7.8.4	Sistema di controllo	49
7.8.5	Rapporto con il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati	49
	Elenco delle abbreviazioni	50
	Allegati	
1.	Competenze di UDSC, fornitore, detentore	52
2.	Panoramica dei costi e confronto dei costi	53
	Legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Legge sul traffico pesante, LTTP) (Disegno)	FF 2022 2324
	Decreto federale per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Disegno)	FF 2022 2325

Messaggio

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

Nella sua forma attuale introdotta nel 2001, la tassa sul traffico pesante è riscossa per i veicoli a motore e i rimorchi con un peso totale autorizzato superiore a 3,5 tonnellate. Di regola, per i veicoli per il trasporto di merci la tassa è commisurata alle prestazioni (TTPCP) mentre per i veicoli per il trasporto di persone è su base forfettaria (TFTP).

Per la riscossione della TTPCP in caso di veicoli immatricolati in Svizzera (di seguito denominati «veicoli svizzeri») è prescritta l'installazione di un apparecchio di rilevazione («On Board Unit», OBU). Per i veicoli immatricolati all'estero (di seguito denominati «veicoli esteri»), ogni volta che entra in Svizzera il conducente del veicolo registra i dati relativi ai chilometri e al rimorchio trainato in un apposito terminale di trattamento TTPCP. A quel punto, il terminale rilascia un giustificativo sul quale il conducente annota manualmente il dato chilometrico rilevato al momento dell'uscita, prima di consegnarlo all'ufficio doganale.

Da un lato, l'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade per la riscossione e il controllo della tassa è in buona parte rimasta invariata dalla sua introduzione. Nel prossimo futuro vari componenti giungeranno al termine della loro vita tecnica e continuare a utilizzarli non sarà più possibile per motivi previsti dal diritto in materia di acquisti. Inoltre, non potendo più subire interventi di manutenzione, dovranno essere sostituiti entro la fine del 2024. Ciò riguarda in particolare gli apparecchi di rilevazione acquistati e consegnati a titolo gratuito dall'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC), i terminali di trattamento disponibili al confine per i conducenti di veicoli esteri, gli impianti di radiofari installati presso gli uffici doganali e gli impianti di controllo della TTPCP all'interno del Paese.

Dall'altro lato, il panorama europeo è molto cambiato sul fronte della riscossione dei pedaggi. In passato, i sistemi di telepedaggio stradale dei vari Paesi erano scarsamente interoperabili o non lo erano per nulla. In pratica, per ogni territorio di pedaggio era necessario installare o quantomeno trasportare nel veicolo un OBU diverso. La spinta ad armonizzare i diversi sistemi nazionali per la riscossione delle tasse e a rendere gli OBU utilizzati interoperabili si è fatta sempre più pressante. Queste aspirazioni sono culminate nella direttiva 2004/52/CE¹, che impone agli Stati membri di adottare il SET (servizio europeo di telepedaggio; in inglese «European Electronic Toll Service», EETS) nei loro territori di pedaggio. Il SET è paragonabile al servizio di roaming della telefonia mobile, che consente all'utente di utilizzare il proprio telefono cellulare in tutto il mondo e di saldare i relativi costi mediante la fattura del proprio fornitore di

¹ 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; sostituita dalla direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione, GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45.

servizi di telecomunicazione. La Svizzera non ha recepito formalmente la direttiva SET dell'UE. Alle condizioni attuali, non è ancora opportuno recepire formalmente la direttiva (vedi n. 3).

Sul piano materiale, invece, la Svizzera si attiene fedelmente alla direttiva SET. Ha garantito all'UE di offrire un servizio analogo per i veicoli esteri. Questo servizio è stato già posto in essere contestualmente alla digitalizzazione e all'ulteriore sviluppo dell'UDSC e reso operativo in Svizzera nel 2020. Nel medio periodo, andrà a sostituire i terminali di trattamento al confine.

Il nostro Consiglio intende pertanto sostituire l'attuale tecnologia anche per i veicoli svizzeri e introdurre un nuovo sistema orientato al futuro per la riscossione della TTPCP (TTPCP di terza generazione o TTPCP III). Ciò dovrà avvenire nel 2025 nell'ambito del rinnovo completo dei componenti del sistema TTPCP, peraltro giunti quasi al termine del loro ciclo di vita. Limitarsi ad aggiornare continuamente i componenti del sistema TTPCP impedirebbe una profonda modernizzazione tecnica esente da vincoli. Senza contare che in tal modo i trasportatori elvetici potrebbero partecipare in misura solo ridotta ai vantaggi dell'armonizzazione tecnica dei sistemi europei di telepedaggio.

Gli obiettivi e l'entità dell'attuazione della TTPCP III sono stati definiti nei seguenti termini:

- creare un sistema digitale, semplice, conveniente ed efficacemente controllato;
- ridurre gli oneri a carico di tutti i soggetti coinvolti;
- sfruttare al meglio le soluzioni offerte dal mercato;
- permettere di reagire alle evoluzioni future grazie a un'architettura flessibile;
- permettere ai soggetti coinvolti di concentrarsi sulle loro attività principali;
- mantenere il livello dei controlli;
- rinnovare il sistema di riscossione della tassa grazie alla TTPCP III, ma non rinnovare il sistema della tassa;
- non modificare i parametri rilevanti per la determinazione della tassa: la formula «prestazione chilometrica x peso x tariffa» è confermata;
- continuare a far dipendere la tariffa dalle emissioni, in base alle categorie attuali;
- non influire sull'entità delle entrate.

Excursus: ulteriore sviluppo

Nel rapporto sul trasferimento del traffico 2021² il nostro Consiglio ha annunciato di voler chiarire le questioni relative all'ulteriore sviluppo della TTPCP. A tale proposito ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia

² Comunicato stampa del Consiglio federale sul rapporto sul trasferimento del traffico 2021; Traffico merci transalpino: il Consiglio federale intende potenziare ulteriormente il trasferimento alla rotaia (admin.ch).

e delle comunicazioni (DATEC) di presentare, entro la metà del 2023, un progetto da porre in consultazione. Il presente progetto si occupa pertanto esclusivamente del rinnovo dell'attuale tecnologia di riscossione e dell'armonizzazione della TTPCP III con i sistemi di rilevazione europei. Un sistema di riscossione orientato al futuro lascia spazio a ogni ulteriore sviluppo in merito a tali questioni.

1.2 Alternative esaminate e opzione scelta

Nell'ambito di uno studio sono state analizzate le possibilità tecniche del sistema TTPCP di terza generazione e create le basi per la sostituzione del sistema TTPCP di seconda generazione. La compatibilità con i sistemi esteri per la riscossione dei pedaggi e la prospettiva di soluzioni all'interno di sistemi già esistenti giocano un ruolo centrale in questo ambito. La TTPCP III deve essere in grado di operare con vari dispositivi e sistemi di registrazione, consentire l'utilizzo di un unico apparecchio di rilevazione in tutta l'area UE e comportare quindi una significativa semplificazione per le imprese di trasporto che operano a livello internazionale.

Le seguenti misure sono state esaminate e rigettate:

Tabella 1

Misure esaminate

Misura	Motivo del rigetto
Sviluppo in proprio di un apparecchio di rilevazione per i veicoli svizzeri.	Sono disponibili soluzioni in commercio.
UDSC come fornitore degli apparecchi di rilevazione per i veicoli svizzeri.	Come sopra.
Incasso presso il fornitore autorizzato anche per i veicoli svizzeri.	Di solito i fornitori autorizzati hanno sede all'estero e non hanno il potere di impedire agli assoggettati morosi di continuare a utilizzare i veicoli. La procedura laboriosa di esecuzione dell'incasso continuerebbe a competere all'UDSC. L'esecuzione dell'incasso da parte dell'UDSC, inoltre, è decisamente più conveniente.
Tassazione dei rimorchi in base al peso totale autorizzato.	Lo standard europeo si basa sul numero di assi. Il principio di tassare i rimorchi in base al numero di assi è stato respinto in seguito ai riscontri negativi nell'ambito della procedura di consultazione.

La TTPCP III rappresenta una svolta verso un sistema di riscossione moderno e digitale. Il progetto è teso a semplificare la rilevazione e la dichiarazione della prestazione chilometrica per i detentori dei veicoli e a sollevare l'UDSC dal compito di sviluppare e consegnare un apparecchio di rilevazione. Lo Stato deve solo dettare i requisiti ma non gli strumenti per la rilevazione dei dati relativi alla prestazione chilometrica. In linea di principio, in questo settore deve prevalere un regime di libera concorrenza tra i fornitori. Il SET come soluzione europea testimonia che questa concorrenza funziona. All'inizio del 2021 è stato autorizzato il primo fornitore per il SET svizzero, il

quale era stato introdotto per i veicoli esteri nel 2020³. Nell'estate del 2021 ne è seguito un secondo, ed è in corso la procedura di autorizzazione per altri fornitori. Affinché i trasportatori svizzeri operanti nel traffico internazionale possano beneficiare dei vantaggi del SET, la TTPCP III deve da un lato basarsi sul SET (ovvero sul SET svizzero) e dall'altro mettere a disposizione delle imprese che non operano nel traffico internazionale un servizio nazionale di telepedaggio analogo al SET.

1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020⁴ sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020⁵ sul programma di legislatura 2019–2023.

I costi d'investimento attesi per il rinnovo inderogabile dei componenti del sistema TTPCP e i costi di esercizio annuali sono stati iscritti solo in parte nel preventivo 2023 con PICF 2024–2026.

Nel corso dei prossimi dieci anni la TTPCP III genererà costi per un totale di 572,8 milioni di franchi. Segnatamente, questa stima dei costi non considera i compensi della Confederazione ai Cantoni per i controlli di polizia del traffico pesante (finora ca. 25 mio. e, in futuro, attorno ai 39 mio. all'anno), così come le spese generali dell'UDSC per il personale e i servizi condivisi (risorse umane, immobili ecc.; non quantificabili). Di questi 572,8 milioni di franchi, un importo di 294,5 milioni di franchi potrà essere finanziato con risorse in dotazione al Dipartimento federale delle finanze (DFE), in particolare all'UDSC (A200.0001 Spese di funzionamento [preventivo globale], A240.0104 Spese finanziarie e A202.0124 Compenso per prestazioni relative alla riscossione della tassa sul traffico pesante). Di conseguenza, risulta un deficit di finanziamento pari a 278,3 milioni di franchi. Nel medio periodo, i costi verranno finanziati tramite compensi per l'esecuzione dal ricavo lordo della tassa sul traffico pesante.

Affinché i componenti del sistema TTPCP giunti quasi al termine del loro ciclo di vita possano essere sostituiti a tempo debito, il nostro Consiglio chiede un credito d'impegno di 515 milioni di franchi. Il nostro Consiglio chiederà le risorse mancanti alle vostre Camere con il messaggio concernente la prima aggiunta al preventivo per il 2023 (incluso PICF 2024–2026) e con il messaggio concernente il preventivo per il 2024 (incluso PICF 2025–2027).

Il progetto assicura le entrate dalla TTPCP nel lungo periodo e con esse un finanziamento stabile per l'infrastruttura di trasporto. La TTPCP III è strettamente legata alla digitalizzazione e all'ulteriore sviluppo dell'UDSC e si colloca nel solco della strate-

³ RU 2018 1521, RS 641.811.423

⁴ FF 2020 1565

⁵ FF 2020 7395

gia di e-government del Consiglio federale e della «Svizzera digitale». I processi digitali per la riscossione della TTPCP vengono ottimizzati a vantaggio sia delle persone assoggettate al pagamento della tassa sia dell'Amministrazione federale.

1.4 Interventi parlamentari

Con il presente messaggio non viene attuato alcun intervento parlamentare.

2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione

2.1 Il progetto posto in consultazione

Nel periodo dall'11 agosto al 19 novembre 2021 il nostro Consiglio ha svolto la procedura di consultazione relativa alla revisione parziale della legge del 19 dicembre 1997⁶ sul traffico pesante (LTTP) e per la revisione totale dell'ordinanza del 6 marzo 2000⁷ sul traffico pesante (OTTP). Sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città, delle regioni di montagna e dell'economia così come altre associazioni, organizzazioni e ambienti interessati. Inoltre, alla consultazione è stato invitato anche il Principato del Liechtenstein, che riscuote anch'esso la TTPCP sul suo territorio nazionale.

Il presente messaggio si occupa soltanto dei pareri relativi alla LTTP e di quelli di natura generale relativi alla tassa sul traffico pesante. I pareri che riguardano esclusivamente le disposizioni della futura revisione dell'OTTP verranno analizzati nell'ambito dell'adeguamento dell'ordinanza sul traffico pesante.

Il progetto di modifica della LTTP coincide in buona parte con l'avamprogetto. Dato che l'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade per la riscossione della TTPCP deve essere rinnovata inderogabilmente entro la fine del 2024 e armonizzata con i sistemi esteri di telepedaggio, occorre creare una base legale per il ricorso a fornitori autorizzati per la rilevazione della prestazione chilometrica. Al fine di semplificare la dichiarazione dei rimorchi, era prevista una base di legge che per il calcolo del peso totale determinante avrebbe concesso al nostro Consiglio la possibilità di considerare anche il numero di assi e stabilire un peso per asse. Inoltre, è stata prospettata una verifica dei costi d'investimento e di esercizio stimati in vista del messaggio e, nei limiti del possibile, una riduzione della riserva per imprecisioni dei costi.

⁶ RS 641.81

⁷ RS 641.811

2.2 Riassunto dei risultati della procedura di consultazione

In linea di principio, tutti i partecipanti alla procedura di consultazione hanno accolto con favore l'armonizzazione con il sistema di rilevazione europeo e la relativa modifica della LTTP.

La principale critica riguarda la prevista competenza del nostro Consiglio di effettuare il calcolo del peso totale massimo autorizzato sulla base del numero di assi e di un peso stabilito per asse.

Più volte è stata sottolineata l'importanza dei controlli. Nella fattispecie, ne è stata chiesta l'intensificazione e la fissazione di multe più elevate alla luce della maggiore suscettibilità agli abusi del nuovo sistema di riscossione.

Varie parti hanno sollevato il tema delle ripercussioni del progetto. Le ripercussioni finanziarie e quelle per i soggetti interessati non sono sufficientemente dettagliate o risultano poco chiare.

I Cantoni confermano la loro aspettativa di poter contare anche in futuro su entrate invariate ed essere compensati integralmente per i loro compiti d'esecuzione. Hanno altresì segnalato la mancanza di sintonia con il diritto della circolazione stradale per quanto concerne il numero d'identificazione delle imprese (IDI) obbligatoriamente previsto per l'ammissione alla circolazione di un veicolo nonché sollevato la questione relativa all'eventuale attribuzione di mandati di controllo alla polizia (cfr. n. 4.3.1).

Inoltre, sono stati chiesti diversi adeguamenti che esulano dal progetto posto in consultazione. Tra questi figurano, tra l'altro, l'utilizzo degli apparecchi di rilevazione per impedire eccessi di velocità, per perseguire violazioni delle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo o infrazioni al divieto di cabotaggio, la richiesta di nuove esenzioni o di revoca di agevolazioni, la compensazione del vantaggio concorrenziale del trasporto delle merci su strada rispetto alla ferrovia, la copertura dei costi esterni completi del traffico delle merci su strada, l'introduzione di classi di emissione di CO₂ così come garanzie sulla certezza della pianificazione.

Per il resto, si rimanda al rapporto dettagliato sui risultati della consultazione⁸.

2.3 Valutazione dei risultati della procedura di consultazione

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

⁸ www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2021 > DFF.

La proposta di stabilire il peso totale determinante per la tassazione in base al numero di assi e a un peso stabilito per asse viene respinta con decisione, o quanto meno criticata, dall'economia e dal settore interessato (comprese le associazioni mantello determinanti e la maggioranza dei partiti politici partecipanti). Si teme infatti che questo metodo di calcolo comporti un onere maggiore per il settore dei trasporti rispetto al metodo attuale e che limiti notevolmente l'utilizzo dei veicoli. Le flotte di veicoli fanno riferimento alla base di calcolo esistente. La riduzione allo stretto necessario dei pesi totali autorizzati, regolarmente disposta dalle imprese di trasporto in funzione delle esigenze (riduzione del peso), sarebbe inutile in futuro. Un adeguamento ai sensi dell'avamprogetto della legge sul traffico pesante (AV-LTTP) vanificherebbe i loro sforzi sul piano economico-aziendale di contenere il più possibile l'onere tariffario. Sebbene l'adeguamento proposto semplifichi la registrazione dei rimorchi per i conducenti e la Confederazione ne risulterebbe alleggerita in termini di onere del controllo, il nostro Consiglio ritiene che la modifica proposta non incontri il sostegno della maggioranza. Pertanto, si rinuncia a questo adeguamento e nessuna modifica dovrà essere apportata alla modalità di calcolo attuale del peso determinante per la riscossione della TTPCP.

Il nostro Consiglio ha preso atto dei pareri e ne ha tenuto conto nel presente messaggio, in particolare quelli relativi ai controlli da intensificare, alle multe più elevate, alle informazioni più dettagliate sulle ripercussioni, all'IDI e ai mandati di controllo alla polizia.

Il progetto serve unicamente a creare le basi legali necessarie per armonizzare i futuri sistemi di rilevazione della TTPCP con i sistemi esteri di telepedaggio. Partendo dalla premessa che l'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade debba essere rinnovata al più tardi entro la fine del 2024, non vi è spazio per le questioni che concernono l'impostazione della TTPCP. Le richieste di nuove esenzioni o di revoca di agevolazioni, la compensazione del vantaggio concorrenziale del trasporto delle merci su strada rispetto alla ferrovia, la copertura integrale dei costi esterni del traffico delle merci su strada, l'introduzione di classi di emissione di CO₂ così come le garanzie sulla certezza pianificatoria riguardano l'ulteriore sviluppo della TTPCP e verranno esaminate dal DATEC. Come annunciato nel rapporto sul trasferimento del traffico 2021⁹, il nostro Consiglio intende chiarire le questioni relative all'ulteriore sviluppo della TTPCP. A tale proposito ha incaricato il DATEC di presentare al più tardi entro la metà del 2023 un progetto da porre in consultazione. La prevista sostituzione dell'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade non pone limiti all'ulteriore sviluppo.

L'utilizzo degli apparecchi di rilevazione per prevenire eccessi di velocità, violazioni delle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo eccetera non viene perseguito ulteriormente. A tal fine esistono già strumenti di controllo adeguati. Oltre a ciò, a nostro parere, la sorveglianza permanente richiesta non rispetterebbe il principio di proporzionalità. Un'integrazione nei sistemi di riscossione per la TTPCP deve peraltro

⁹ Comunicato stampa del Consiglio federale sul rapporto sul trasferimento del traffico 2021; Traffico merci transalpino: il Consiglio federale intende potenziare ulteriormente il trasferimento alla rotaia (admin.ch).

considerarsi pressoché impossibile dal momento che questi ultimi si basano su soluzioni di mercato esistenti.

I pareri pervenuti nell'ambito della procedura di consultazione sull'OTTP verranno considerati in occasione della revisione dell'ordinanza sul traffico pesante ove non si tratti di questioni relative all'ulteriore sviluppo come nuove esenzioni dalla tassa o esenzioni da abolire, condizioni quadro per veicoli commerciali a emissioni ridotte (mozione 19.4381) eccetera. Queste ultime saranno esaminate e valutate dal DATEC nell'ambito dell'ulteriore sviluppo della TTPCP.

3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

La TTPCP viene riscossa anche nel Principato del Liechtenstein in modo analogo alla Svizzera. Il diritto del Liechtenstein è strettamente armonizzato con la LTTP e l'OTTP e identico sul piano materiale. Le modifiche al diritto svizzero vengono recepite dal Principato, ragione per cui il progetto è stato accolto favorevolmente anche nel quadro della procedura di consultazione e della consultazione degli uffici.

Nell'UE la riscossione dei pedaggi è regolamentata dalla direttiva (UE) 2019/520¹⁰ (di seguito denominata «direttiva SET»). La Svizzera non ha recepito formalmente la direttiva SET dell'UE.

Alle condizioni attuali, non è ancora opportuno recepire formalmente la direttiva per le ragioni esposte qui di seguito.

Secondo l'attuale impostazione del sistema di riscossione in Svizzera, la persona assoggettata al pagamento della tassa si assume il rischio del mancato pagamento da parte del fornitore del SET. La direttiva SET prevede invece una ripartizione del rischio a scapito dell'esattore di pedaggi: il debito si estingue con il pagamento della tassa al fornitore del SET. L'esattore di pedaggi, nel presente caso l'UDSC, non può più fare valere il credito nei confronti della persona assoggettata al pagamento della tassa, nemmeno in caso di mancato pagamento da parte del fornitore del SET.

La direttiva SET impone inoltre di designare un punto di contatto nazionale per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri. Il suo scopo è consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli affinché i crediti pendenti possano essere rivendicati a livello transfrontaliero. Lo scambio di informazioni presuppone però che l'UE riconosca come soddisfacente il livello di protezione dei dati in Svizzera. A favore della legge federale del 19 giugno 1992¹¹ sulla protezione dei dati (LPD) attualmente vigente esiste una decisione di adeguatezza dell'UE¹². Tuttavia, non è ancora chiaro

¹⁰ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione, GU L 91 del 29 marzo 2019, pag. 45.

¹¹ RS 235.1

¹² Decisione della Commissione, del 26 luglio 2000, riguardante l'adeguatezza della protezione dei dati personali in Svizzera a norma della direttiva 95/46/CE, GU L 215 del 25 agosto 2000, pag. 1.

se anche dopo l'entrata in vigore della revisione totale della LPD¹³ (di seguito denominata nLPD) l'UE continuerà a riconoscere la Svizzera come Stato terzo con un livello adeguato di protezione dei dati.

Ulteriori prescrizioni della direttiva SET, come l'istituzione di un organismo di conciliazione, la creazione di un registro nazionale, le prescrizioni sulla contabilità e l'obbligo di relazione degli Stati alla Commissione europea non permettono al momento di recepire tale direttiva.

Con l'introduzione del SET per la TTPCP nel 2020 e la base di legge prevista dal presente progetto che consente al nostro Consiglio di ricorrere a fornitori per la rilevazione della prestazione chilometrica, la Svizzera conferma la sua volontà di attenersi fedelmente, sul piano materiale, alla direttiva SET e di creare un sistema di riscossione interoperabile per la TTPCP.

4 Punti essenziali del progetto

4.1 La normativa proposta

4.1.1 Aspetti generali

Il rinnovo imprescindibile dei componenti tecnici della TTPCP, unito alla necessità di adeguarsi allo standard europeo per la riscossione del pedaggio, richiede un adeguamento delle basi legali. Il ricorso a fornitori autorizzati per la rilevazione della prestazione chilometrica richiede un fondamento giuridico. Il progetto serve pertanto a creare le basi legali necessarie per armonizzare i futuri sistemi di rilevazione della TTPCP con i sistemi esteri di telepedaggio. Nel contempo, consente l'apertura generale per i fornitori di soluzioni di rilevazione nazionali. Partendo dalla premessa che l'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade deve essere rinnovata al più tardi entro la fine del 2024, il nostro Consiglio non propone modifiche che concernono l'impostazione della TTPCP. Le restanti disposizioni relative all'obbligo fiscale e alle esenzioni, alla base di calcolo, alla tariffa, alla riscossione delle tasse e all'impiego della tassa rimangono pertanto invariate.

La revisione totale della legge del 18 marzo 2005¹⁴ sulle dogane (LD), che procede in parallelo, include l'uniformazione e la semplificazione di tutte le procedure di riscossione dei tributi gestite dall'UDSC, comprese quelle di impugnazione. Alcune disposizioni generali saranno pertanto abrogate e trasferite dalla LTTP alla nuova legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC (LE-UDSC), che è oggetto di un messaggio adottato dal nostro Consiglio nell'agosto 2022. Contemporaneamente, varie disposizioni contenute nell'OTTP vengono ora ancorate a livello di legge nella LTTP.

Nessuna delle modifiche si traduce in un incremento della tassa per le persone assoggettate al suo pagamento. Pertanto, la modifica non comporta nemmeno aumenti di entrate per la Confederazione.

¹³ FF 2020 6695

¹⁴ RS 631.0

Le necessarie modifiche dell'OTTP verranno sottoposte all'approvazione del nostro Consiglio in un secondo tempo nell'ambito di un progetto separato.

Affinché anche i trasportatori svizzeri possano beneficiare dei numerosi vantaggi derivanti dall'interoperabilità dei servizi, il rinnovo dei componenti tecnici della TTPCP porta all'introduzione di un nuovo sistema di riscossione del pedaggio con le caratteristiche essenziali precisate qui di seguito.

La tabella 2 fornisce una panoramica dei componenti e un confronto tra il sistema attuale e il sistema futuro:

Tabella 2

Panoramica dei componenti

Sistema TTPCP II	Sistema TTPCP III
Apparecchio di rilevazione OBU II	SET o NETS (cfr. n. 4.1.2)
Terminale di trattamento TTPCP	NMTS (cfr. n. 4.1.2.), se non SET o NETS
Sistema di radiofari di confine	Rilevazione stazionaria su strada (al confine e all'interno della Svizzera, vedi n. 4.1.7)
Sistema di controllo stazionario	
Sistema di controllo mobile	Rilevazione mobile su strada (cfr. n. 4.1.7)
Sistema informatico (SI TTPCP)	Sistema informatico (Camions)

4.1.2 Servizi di pedaggio

In futuro la riscossione della TTPCP si baserà su tre servizi di pedaggio:

- SET: servizio standard per i veicoli svizzeri ed esteri che attraversano diversi territori di pedaggio.
- Servizio nazionale di telepedaggio (NETS): servizio standard per i veicoli svizzeri ed esteri interessati solo dalla TTPCP e che non necessitano del SET oppure che non vogliono o non possono concludere un contratto con un fornitore del SET.
- Servizio nazionale di pedaggio manuale (NMTS): soluzione per i veicoli privi di contratto con un fornitore del SET o del NETS.

SET e NETS sono analoghi. Entrambi i servizi sono gestiti da fornitori autorizzati che mettono a disposizione dei loro clienti un sistema di rilevazione della prestazione chilometrica per ciascun veicolo e che trasmettono i dati così rilevati all'UDSC ai fini del calcolo della tassa.

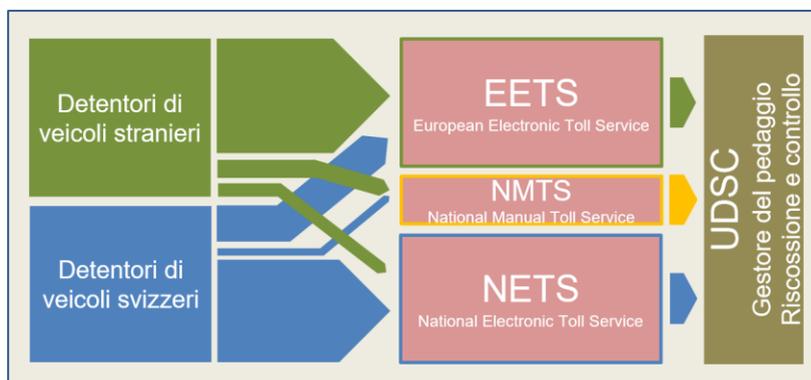
Nel caso del SET per i veicoli esteri, l'UDSC fattura la tassa ai fornitori del SET autorizzati, che si assumono il rischio di incasso per i loro clienti. Nel caso del SET per i veicoli svizzeri e del NETS, l'UDSC continua a fatturare la tassa direttamente alla persona, svizzera o estera, assoggettata al pagamento della tassa. Nel NETS è previsto, in aggiunta ai fornitori autorizzati, un fornitore nazionale incaricato dall'UDSC con il ruolo di «collettore» per tutte le persone assoggettate al pagamento della tassa che non vogliono o non possono scegliere un fornitore autorizzato.

Il NMTS è gestito dall'UDSC. Si tratta di una soluzione per casi eccezionali. Questo servizio è previsto da un lato per i veicoli a motore svizzeri esonerati dall'obbligo di equipaggiamento con un sistema di rilevazione (p. es. veicoli che circolano poco). Dall'altro lato, esso è previsto per i veicoli a motore esteri che al momento dell'entrata in Svizzera non sono equipaggiati con un sistema di rilevazione o il cui sistema di rilevazione SET è difettoso, presenta malfunzionamenti o guasti mentre si trovano nel territorio doganale. In questo caso, tali veicoli vengono trattati come veicoli non equipaggiati.

I tre servizi di pedaggio sono interoperabili. Sono disponibili per i veicoli sia svizzeri sia esteri (cfr. figura 1).

Figura 1

Servizi di pedaggio



4.1.3 Fornitore autorizzato / Fornitore nazionale

Per ottenere l'autorizzazione a operare come fornitore del SET e del NETS in Svizzera occorre superare una procedura di autorizzazione di quattro fasi presso l'UDSC. La procedura di autorizzazione e i requisiti per i fornitori sono identici per tutti e non negoziabili, e pertanto verranno definiti nell'OTTP.

Oltre ai fornitori del SET e del NETS autorizzati, nel servizio di telepedaggio NETS occorre incaricare anche un fornitore nazionale. Questo perché ai fornitori del SET e del NETS autorizzati non deve essere imposto un obbligo di accettazione in quanto esso limita eccessivamente innovazioni e possibili sinergie con prestazioni esistenti. Solo il fornitore nazionale sarà obbligato a fornire un sistema di rilevazione a qualsiasi persona, svizzera o estera, assoggettata al pagamento della tassa. Il fornitore nazionale, diversamente dai fornitori autorizzati, viene designato attraverso una procedura di aggiudicazione secondo la legge federale del 21 giugno 2019¹⁵ sugli appalti pubblici (LAPub). Egli si concentra sui compiti principali del NETS e non può svolgere

¹⁵ RS 172.056.1

alcuna attività economica diversa da quella assegnatagli ai sensi della LaPub. Oltre all'obbligo di accettazione, il fornitore nazionale deve adempiere gli stessi requisiti di base validi per i fornitori del SET e del NETS autorizzati. La procedura di autorizzazione in quattro fasi è parte, per analogia, della procedura di aggiudicazione secondo la LaPub. A tal fine, su www.simap.ch è stato pubblicato il bando di concorso «LSVA III – Nationaler NETS-Anbieter (NNA)» (disponibile in tedesco, «TTPCP III – Fournisseur del NETS nazionale [FNN]»).

Tutti i fornitori devono assumere vari compiti che finora competevano all'UDSC. Per questo, ricevono un'indennità dalla Confederazione, che dipende dall'entità dei compiti assunti.

4.1.4 Determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa

Attualmente la prestazione chilometrica viene determinata con un apparecchio di misurazione elettronico autorizzato dall'UDSC. Questo apparecchio è costituito da un tachigrafo o da un registratore di impulsi installato sul veicolo nonché da un apparecchio di rilevazione (apparecchio di rilevazione Emotach OBU II) che conteggia e registra la prestazione chilometrica determinante (art. 15 cpv. 1 OTTP). La distanza percorsa viene rilevata in chilometri mediante un contatore. L'apparecchio di rilevazione è installato da officine di montaggio autorizzate e collegato con il tachigrafo o il registratore di impulsi in modo da impedirne eventuali manipolazioni. Il sistema di misurazione deve essere periodicamente calibrato dalle officine di montaggio. Questo genera dei costi a carico dei detentori.

Gli apparecchi di rilevazione SET disponibili nel sistema europeo di telepedaggio devono potere essere utilizzati anche per la TTPCP. Hanno il pregio di essere economici e semplici da installare nei veicoli a motore, e non devono essere collegati al tachigrafo o al registratore di impulsi. La distanza percorsa non viene più rilevata direttamente in chilometri, ma registrata sulla base dei punti di riferimento del GNSS («Global Navigation Satellite System», sistema globale di navigazione satellitare) rilevati. Questi vengono trasmessi automaticamente, con frequenza giornaliera, dai fornitori autorizzati all'UDSC, che li usa per conteggiare la distanza assoggettata alla tassa in chilometri. Con l'architettura aperta sono possibili anche soluzioni con altri sistemi (p. es. sistemi di gestione della flotta).

I punti di riferimento registrati riproducono i tragitti percorsi dai singoli veicoli a motore. La loro analisi ai fini della riscossione della tassa sul traffico pesante non rappresenta una profilazione ai sensi della nLPD.

4.1.5 Peso determinante

Il peso determinante assoggettato alla tassa continua a basarsi esclusivamente sul peso totale autorizzato. Nel caso delle combinazioni di veicoli, anche in futuro dovranno essere inseriti i dati relativi al rimorchio trainato. Nell'avamprogetto era previsto l'obbligo di indicare solo il numero di assi del rimorchio, che avrebbe comportato una

semplificazione notevole rispetto al sistema odierno. Sulla scorta del risultato della procedura di consultazione, il nostro Consiglio rinuncia a una modifica delle disposizioni relative al peso determinante (cfr. n. 2.1 e 2.3).

Pertanto, in futuro, nel sistema di rilevazione si dovrà continuare a dichiarare il peso totale autorizzato del rimorchio. La soglia massima per le combinazioni di veicoli continua a essere il peso autorizzato del convoglio o il limite nazionale di 40 tonnellate.

4.1.6 **Panoramica dei servizi di pedaggio e dei loro fornitori**

Tabella 3

Panoramica dei servizi di pedaggio e dei loro fornitori

	SET	NETS		NMTS
Fornitore	Fornitore autorizzato	Fornitore autorizzato	Fornitore nazionale	UDSC
Designazione dei fornitori	Procedura di autorizzazione	Procedura di autorizzazione	Procedura di aggiudicazione LAPub	–
Numero di fornitori	Indeterminato	Indeterminato	1	1
Veicoli esteri	Sì	Sì	Sì, obbligatorio	Sì
Veicoli svizzeri	Sì	Sì	Sì, obbligatorio	Sì
Periodo di tassazione	Veicoli svizzeri: mese civile Veicoli esteri: dall'entrata nel territorio doganale fino all'uscita dal territorio doganale			
Momento della dichiarazione della prestazione chilometrica	Veicoli svizzeri: giornalmente Veicoli esteri: dopo l'uscita o giornalmente, finché si trovano nel territorio doganale			
Dichiarazione della prestazione chilometrica da parte di	Fornitore	Fornitore		Persona assoggettata al pagamento della tassa
Termine per la segnalazione di malfunzionamenti e guasti	Veicoli esteri: il giorno stesso		5 giorni lavorativi	
	Veicoli svizzeri: 5 giorni lavorativi			

	SET	NETS	NMTS
Attivazione	Veicoli esteri: subito dopo la trasmissione della dichiarazione Veicoli svizzeri: 10 giorni dopo la trasmissione della dichiarazione	10 giorni dopo la trasmissione della dichiarazione	Veicoli esteri: subito dopo la trasmissione della dichiarazione Veicoli svizzeri: 10 giorni dopo la trasmissione della dichiarazione
Tassazione	Per ogni dichiarazione		
Decisione di tassazione	Veicoli esteri: per ogni dichiarazione Veicoli svizzeri: mensile	Mensile	Veicoli esteri: per ogni dichiarazione Veicoli svizzeri: mensile
Fattura	Veicoli esteri: secondo il fornitore Veicoli svizzeri: mensile	Mensile	Veicoli esteri: mezzi di pagamento elettronici/denaro contante Veicoli svizzeri: mensile
Incasso e rischio di incasso	Veicoli esteri: fornitore Veicoli svizzeri: UDSC	UDSC	UDSC
Dati del detentore acquisiti da	Veicoli esteri: fornitore Veicoli svizzeri: SIAC	Veicoli esteri: detentore del veicolo Veicoli svizzeri: SIAC	Veicoli esteri: detentore del veicolo Veicoli svizzeri: SIAC

L'allegato 1 riporta una panoramica delle competenze.

4.1.7 Controlli

Attualmente l'UDSC gestisce 88 impianti stazionari presso i valichi di confine, 16 impianti all'interno del Paese e tre impianti mobili. Questi impianti devono essere sostituiti nel quadro del rinnovo dell'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade e adeguati al nuovo sistema di riscossione TTPCP III.

I nuovi sistemi di rilevazione non sono più installati in modo fisso nei veicoli a motore e collegati al tachigrafo. Rispetto all'attuale apparecchio di rilevazione, quindi, il rischio di manipolazioni aumenta. Per questa ragione, l'UDSC effettuerà in futuro maggiori controlli del traffico pesante in varie località e metterà a confronto i dati così

raccolti con la prestazione chilometrica registrata dal sistema di rilevazione o dichiarata dai fornitori ai fini della determinazione della tassa. Tale modo di procedere risponde alla richiesta avanzata dal settore dei trasporti nell'ambito della procedura di consultazione di prevedere sin da principio controlli rafforzati e multe più elevate alla luce del maggiore potenziale di abusi.

La rilevazione del traffico pesante avviene per mezzo di:

- impianti stazionari presso i valichi di confine e sui maggiori assi di traffico all'interno del Paese; e
- impianti mobili sull'intera rete stradale.

Gli impianti presso i valichi di confine servono a certificare che i veicoli esteri sono entrati nel territorio assoggettato alla tassa. I conducenti di veicoli esteri devono inoltre aspettarsi di subire controlli approfonditi da parte dei collaboratori dell'UDSC al momento dell'entrata o dell'uscita.

La maggior parte dei veicoli svizzeri circola solo all'interno del Paese. Questi non vengono quindi rilevati dagli impianti ai valichi di confine. Per garantire che tali veicoli dispongano di un sistema di rilevazione funzionante e che vengano dichiarati i dati necessari relativi al rimorchio trainato, all'interno del Paese sono previsti impianti di controllo stazionari e mobili.

Gli impianti stazionari e mobili verranno acquistati mediante una procedura di aggiudicazione pubblica secondo la LAPub; lo stesso vale per l'assegnazione del loro esercizio. A tal fine, su www.simap.ch sono stati pubblicati i seguenti bandi di concorso:

- LSVA III – Erfassungssystem Strasse (ESTR) (diponibile in tedesco, TTPCP III – Sistema di rilevazione strada [SSTR])
- LSVA III – Betrieb mobile Erfassungseinheiten (disponibile in tedesco, TTPCP III – Esercizio unità di rilevazione mobili)

L'aggiudicazione è prevista nella primavera del 2023. Lo sviluppo avverrà progressivamente durante la migrazione del sistema.

Il numero di pezzi menzionato nei bandi di concorso rappresenta un valore indicativo e serve ai fini della comparabilità delle offerte.

4.2 **Compatibilità tra i compiti e le finanze**

La TTPCP deve fare sì che, a lungo termine, il traffico pesante copra i costi d'infrastruttura ad esso imputabili e quelli a carico della collettività, in quanto esso non compensi già tali costi con altre prestazioni. La tassa deve inoltre contribuire a migliorare le condizioni quadro della ferrovia sul mercato dei trasporti e a incrementare il trasporto delle merci per ferrovia (art. 1 LTTP).

Un terzo delle entrate dalla TTPCP è destinato ai Cantoni e due terzi alla Confederazione. La ripartizione della quota dei Cantoni considera le ripercussioni particolari della tassa nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche. I Cantoni impiegano la loro quota innanzitutto per compensare i costi non coperti del traffico stradale da essi sopportati. La quota della Confederazione viene impiegata principalmente per

finanziare i grandi progetti ferroviari e compensare i costi non coperti del traffico stradale da essa sopportati (art. 19 LTTP). La TTPCP assume un ruolo centrale nella politica svizzera di trasferimento del traffico.

Per l'esecuzione della TTPCP la Confederazione riceve un compenso annuo derivante dalle entrate della TTPCP. Nella fattispecie, attualmente il compenso avviene sotto forma di un importo forfettario pari al cinque per cento delle entrate lorde, il quale nel 2021 ammontava a circa 85,6 milioni di franchi¹⁶. Considerata l'importanza della tassa sul traffico pesante, l'onere può considerarsi sostenibile. Finora, i compensi dei Cantoni per la riscossione della tassa sul traffico pesante e i controlli di polizia del traffico pesante – su mandato della Confederazione – vengono considerati attraverso importi forfettari supplementari.

4.3 Attuazione

4.3.1 Controlli di polizia

Nell'ambito della procedura di consultazione è stata posta la questione se alle autorità di polizia dei Cantoni spettasse un compito di controllo in relazione alla TTPCP, come previsto negli accordi di prestazioni nel settore del traffico pesante conclusi con il DATEC. Se così fosse, sarebbe necessario creare anche una base legale nella LTTP. Secondo l'AP-LTTP, la competenza di controllo spetterebbe esclusivamente all'UDSC.

Già oggi, la legge non conferisce alcun mandato alla polizia per quanto concerne il controllo della TTPCP. Tuttavia, grazie ai radiofari DSRC (Dedicated Short Range Communication/comunicazioni dedicate a corto raggio), nelle aree preposte ai controlli del traffico pesante la polizia ha a disposizione i dati di base dei veicoli per l'acquisizione nelle sue applicazioni. La TTPCP III si basa su una registrazione dei dati sulle strade e sui veicoli. La rilevazione sulle strade serve per mettere poi automaticamente a confronto i punti di riferimento del GNSS registrati dal sistema di rilevazione del veicolo e i dati relativi al rimorchio trainato. Il sistema, per le sue caratteristiche, non consente dunque alla polizia di compiere valutazioni sul posto in merito alla presenza o meno di un'infrazione. Per questo motivo, nella LTTP il nostro Consiglio persevera nel rinunciare ad assegnare alla polizia compiti finalizzati al controllo della TTPCP. Per i controlli di polizia del traffico pesante nell'ambito degli accordi di prestazioni, i Cantoni continueranno a ricevere un compenso per l'esecuzione derivante dal ricavo della TTPCP.

4.3.2 Numero d'identificazione delle imprese IDI

Per quanto concerne l'IDI obbligatoriamente previsto per l'ammissione alla circolazione di un veicolo, nell'ambito della procedura di consultazione è stata segnalata la mancanza di sintonia con il diritto della circolazione stradale.

¹⁶ Consuntivo 2021 delle unità amministrative, volume 2B, E110.0116, pag. 89.

Attraverso l'IDI si prevede di collegare i dati relativi al detentore del veicolo risultanti dal sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) con la gestione dei dati di clienti dell'UDSC ai sensi della legge federale del 18 giugno 2010¹⁷ sul numero d'identificazione delle imprese (LIDI). Questa misura è tesa ad agevolare la fatturazione. L'avamprogetto relativo alla LTTP prevedeva, in caso di mancata indicazione dell'IDI, la possibilità di revocare le targhe di controllo. Questo, tuttavia, non rispetterebbe il principio di proporzionalità. L'obbligatorietà avrebbe avuto ripercussioni, seppur in misura limitata, anche sulle persone fisiche che utilizzano veicoli assoggettati alla TTPCP per scopi privati (p. es. trasportatori di cavalli) ma non sono soggette alla LIDI. Inoltre, l'UDSC deve essere in grado di operare con i detentori di veicoli anche se non sono ancora registrati nella sua gestione dei dati di clienti. In questo modo possono essere coperti anche i casi in cui non viene indicato l'IDI. Pertanto, si rinuncia all'obbligatorietà collegata alla possibilità di revoca delle targhe di controllo. Per il futuro, le autorità cantonali d'immatricolazione hanno intenzione di rilevare l'identificazione dei clienti (IDI, numero AVS) in occasione dell'ammissione alla circolazione, cosicché la rinuncia all'obbligatorietà non comporti degli svantaggi.

5 **Commento ai singoli articoli**

5.1 **Modifica della legge sul traffico pesante**

Ingresso

L'ingresso rimanda ancora alla vecchia versione della Costituzione federale del 29 maggio 1874 (vCost). Pertanto, viene adeguato alle disposizioni della Costituzione federale del 18 aprile 1999 (Cost.)¹⁸. Agli articoli 24^{septies}, 36^{quater} e 36^{sexies} vCost. corrispondono gli articoli 74, 84 e 85 della Costituzione vigente.

Art. 2 **Campo d'applicazione**

La tassa è riscossa sull'intera prestazione chilometrica percorsa dopo l'ammissione alla circolazione del veicolo o dopo l'entrata del veicolo nel territorio doganale. Poiché non è possibile distinguere tra utilizzo di strade pubbliche o non pubbliche, come avviene nel sistema attuale, questo articolo viene abrogato. In compenso, l'articolo 6 capoverso 1 viene precisato integrando l'aggiunta «nel territorio doganale».

Art. 5 cpv. 2

In linea di principio, assoggettato al pagamento della tassa è il detentore del veicolo a motore. Lo stesso vale anche per i rimorchi. Per ragioni di praticità, la tassa per il rimorchio trainato viene già adesso fatturata al detentore del veicolo a motore (art. 17 cpv. 3 OTTP). Questa soluzione si è dimostrata valida. Una soluzione diversa avrebbe conseguenze di ampia portata e renderebbe molto più difficoltosa la riscossione della tassa. La riscossione separata della tassa per veicolo a motore e rimorchio genererebbe grossi oneri supplementari per tutti i soggetti coinvolti. Il detentore di un veicolo a

¹⁷ RS 431.03

¹⁸ RS 101

motore è quindi assoggettato al pagamento della tassa anche per eventuali rimorchi trainati appartenenti a terzi. Questo principio viene ora ancorato a livello di legge.

Art. 5a Responsabilità solidale

Nel disegno di legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC (D-LE-UDSC) sono previste disposizioni concernenti la responsabilità solidale (art. 40, 41, 44 e 45), che tuttavia non sono pienamente applicabili alla tassa sul traffico pesante. Pertanto, alcune disposizioni importanti per l'esecuzione della tassa devono essere riprese dal diritto vigente e recepite nella LTTP.

Finora, le persone solidalmente responsabili per la tassa sul traffico pesante venivano designate dal nostro Consiglio nell'OTTP (art. 36). Ora queste persone sono designate in modo esaustivo nella LTTP. La relativa competenza del nostro Consiglio contenuta nella LTTP viene abrogata.

Viene ripresa la disposizione che prevede che il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing di un veicolo a motore rispondano solidalmente con il detentore del veicolo se questo è insolubile o è stato diffidato invano. Essi rispondono per la tassa per il veicolo a motore e i rimorchi eventualmente trainati nonché per gli eventuali interessi ed emolumenti dovuti (cpv. 1). È comunque sempre data loro la possibilità di liberarsi dalla responsabilità solidale chiedendo all'UDSC, prima della conclusione del contratto, se il futuro partner contrattuale ha pagato la tassa sul traffico pesante oppure è insolubile o è stato diffidato invano (cpv. 2). L'articolo 36b OTTP è stato integrato nel capoverso 3. Questa disposizione disciplina la responsabilità solidale nel caso in cui l'UDSC constati a posteriori l'insolubilità del detentore. Il contenuto della disposizione non è stato adeguato, bensì soltanto la lingua.

Questa disposizione è necessaria e si è dimostrata valida sin dalla sua introduzione nel 2008. Le perdite su debitori sono sensibilmente diminuite da quando il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing di un veicolo a motore rispondono solidalmente e pertanto verificano meglio la solvibilità dei loro clienti, anche con riferimento alla tassa sul traffico pesante.

Art. 6 cpv. 1

La tassa viene riscossa anche nel Principato del Liechtenstein e sul territorio dell'enclave tedesca di Büsingen. Entrambi sono parte del territorio doganale svizzero. Il capoverso 1 viene pertanto integrato con la dicitura «nel territorio doganale» per una formulazione più precisa del campo d'applicazione territoriale per la riscossione della tassa.

Art. 11 Determinazione dei chilometri percorsi

Il capoverso 1 obbliga la persona assoggettata alla tassa a collaborare alla determinazione dei chilometri percorsi. La distanza percorsa deve essere determinata automaticamente o manualmente. Nella determinazione della prestazione chilometrica figura anche la rilevazione corretta dei dati relativi al rimorchio trainato.

In vista di innovazioni future occorre tenere conto del progresso tecnologico nell'ambito dei sistemi di rilevazione. La formulazione attuale fa riferimento alla procedura di rilevazione della corsa assoggettata alla tassa per mezzo di un apparecchio installato nel veicolo a motore. Tuttavia, è ipotizzabile che in futuro saranno disponibili tecnologie che non richiedono di trasportare nel veicolo un apparecchio di rilevazione supplementare. Per tenere conto di questa possibilità sul piano giuridico è opportuno anticipare il progresso tecnologico e continuare ad attribuire al nostro Consiglio la competenza di stabilire le modalità di rilevazione della corsa assoggettata alla tassa. Anche in futuro, però, il nostro Consiglio dovrà avere la facoltà, qualora necessario, di prescrivere l'installazione e l'utilizzo di dispositivi o di altri mezzi ausiliari, a prova di manipolazione, per la determinazione dei chilometri percorsi come parte di un sistema di rilevazione automatizzato. Di seguito, il termine «dispositivi o altri mezzi ausiliari come parte di un sistema di rilevazione automatizzato» è abbreviato con «sistema di rilevazione nel veicolo». L'attuale capoverso 2 verrà adeguato nel contenuto ai sistemi di rilevazione futuri. Il nostro Consiglio deve anche stabilire le condizioni affinché i sistemi autorizzati nell'UE possano essere riconosciuti anche nel territorio doganale svizzero (cpv. 2).

Al momento mancano solide basi per quanto concerne la prestazione di trasporto, in costante crescita, dei veicoli a propulsione elettrica. Per questo motivo e in vista dell'ulteriore sviluppo della TTPCP, il nostro Consiglio prescriverà presumibilmente nell'OTTP l'obbligo di equipaggiare anche i veicoli a propulsione elettrica con un sistema di rilevazione nel veicolo. I detentori avrebbero così sempre a disposizione, anche per questi veicoli, gli stessi dati come per il resto della flotta. Se necessario, si potrebbero semplificare anche i processi di controllo automatizzati. Finché i veicoli a propulsione elettrica ne sono esonerati, l'UDSC non riscuoterà alcuna tassa. I detentori non dovranno sostenere alcun costo supplementare se utilizzano i servizi del fornitore incaricato.

In mancanza di indicazioni o di documenti, il capoverso 3 concede all'UDSC la competenza di imporre la tassa sul traffico pesante d'ufficio. Questa disposizione si conforma al diritto vigente e viene recepita dall'OTTP.

Il capoverso 4 obbliga gli utenti di un fornitore autorizzato o incaricato a utilizzare il sistema di rilevazione nel veicolo al quale il sistema è destinato. Non è indispensabile comunicarne la messa in funzione all'UDSC. L'associazione di un sistema di rilevazione a un determinato veicolo avviene tramite il numero di telaio trasmesso in occasione della prima dichiarazione. Durante la corsa il sistema di rilevazione nel veicolo deve essere ininterrottamente in funzione.

Art. 11a Fornitore di servizi per la determinazione dei chilometri percorsi

Il capoverso 1 dispone che il Consiglio federale è competente per incaricare un fornitore di determinare la prestazione chilometrica. Tale fornitore nazionale incaricato è necessario in quanto, operando in regime di libero mercato, i fornitori del SET e del NETS autorizzati sono liberi di scegliere i loro partner contrattuali. Tuttavia, affinché tutti i detentori possano utilizzare un sistema di rilevazione nel veicolo prescritto dalla legge, occorre designare un fornitore che, in qualità di «fornitore collettore», gestisca

gli assoggettati al pagamento della tassa che non possono o non vogliono concludere un contratto di prestazioni con uno dei fornitori del SET o del NETS autorizzati.

Il capoverso 2 attribuisce altresì al Consiglio federale la competenza di autorizzare altri fornitori alla determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa e di stabilire le relative condizioni. Queste sono previste per i servizi di telepedaggio SET e NETS. Come già previsto nella normativa vigente, i fornitori del SET sono responsabili anche dell'incasso per i veicoli esteri.

Diversamente dai fornitori del SET e del NETS autorizzati, che devono sostenere una procedura di autorizzazione in quattro fasi, il fornitore nazionale incaricato deve essere designato mediante una procedura di aggiudicazione conforme alla LAPub. I requisiti per questo fornitore e i suoi dispositivi e mezzi ausiliari sono analoghi a quelli validi per i fornitori del SET e del NETS autorizzati e per i loro dispositivi e mezzi ausiliari.

Il capoverso 3 consente alla persona assoggettata al pagamento della tassa di scegliere se ricorrere al fornitore nazionale incaricato di cui al capoverso 1 oppure a un fornitore autorizzato di cui al capoverso 2 per la determinazione dei chilometri percorsi. Se sceglie il fornitore nazionale incaricato, quest'ultimo è obbligato a fornire o mettere a disposizione della persona l'equipaggiamento necessario.

Da parte sua, l'UDSC deve avere la competenza di stabilire le necessarie prescrizioni tecniche e operative che i fornitori sono tenuti a soddisfare (cpv. 4). Il riferimento qui è per esempio agli aspetti prettamente tecnici, come le specifiche per le interfacce, oppure alle prescrizioni operative che dettano in che modo i fornitori autorizzati devono documentare la propria capacità finanziaria o in che modo deve essere garantita la qualità. Si tiene così opportunamente conto dell'evoluzione tecnica futura dei sistemi di rilevazione e della conseguente necessità di adeguare prontamente il sistema di concerto con i fornitori autorizzati, al fine di mantenere l'interoperabilità. In alternativa, l'UDSC può dichiarare applicabili del tutto o in parte anche prescrizioni tecniche e operative dell'UE.

Art. 11b Obblighi del fornitore incaricato e dei fornitori autorizzati

L'articolo 11b annovera gli obblighi basilari del fornitore incaricato e dei fornitori autorizzati, che coincidono essenzialmente con quanto previsto dall'attuale articolo 26c OTTP.

Il capoverso 1 lettera a obbliga i fornitori che devono versare la tassa all'UDSC a registrare le persone assoggettate al pagamento della tassa e i loro veicoli. Questa norma riguarda soltanto i fornitori del SET in relazione ai veicoli esteri poiché essi sono responsabili anche dell'incasso.

La lettera b obbliga il fornitore incaricato o autorizzato a fornire alla persona assoggettata al pagamento della tassa un sistema di rilevazione nel veicolo. Questa misura è indispensabile finché i veicoli non dispongono di sistemi di rilevazione integrati, come probabilmente accadrà in futuro.

Secondo la lettera c il fornitore incaricato o autorizzato deve determinare la distanza del percorso dei veicoli.

Il fornitore incaricato o autorizzato deve trasmettere all'UDSC i dati necessari per la riscossione della tassa (lett. d).

La lettera e si applica solo al fornitore del SET per i veicoli esteri. In quanto debitore della tassa, è tenuto a versare la tassa degli utenti del suo servizio all'UDSC entro il termine di pagamento.

Il capoverso 2 stabilisce che il fornitore incaricato non può esercitare attività economiche diverse da quelle previste dalla LTTP. Il fornitore incaricato può offrire solo prestazioni di base. Questo per evitare che grazie alla sua posizione di monopolio possa competere con i fornitori autorizzati e influenzare la libera concorrenza.

Il capoverso 3 stabilisce che l'autorizzazione può essere vincolata ad altre condizioni. Questa misura è necessaria dal momento che il sistema europeo di telepedaggio stradale, e quindi il SET, continua a evolversi, in modo tale che potrebbe comportare nuovi requisiti per i fornitori.

Alla luce dell'attuale situazione di mercato è ragionevole supporre che i fornitori eroghino le loro prestazioni solo dietro compenso. Al nostro Consiglio deve pertanto essere attribuita la competenza di concedere un'indennità ai fornitori autorizzati per le loro prestazioni di servizi. Il DFF ne decide l'importo e può prevedere un emolumento di riscossione (cpv. 4). Si tratta di una norma potestativa in quanto i fornitori possono, se necessario, erogare la prestazione prevista anche a titolo gratuito.

Art. 12 cpv. 2

Al capoverso 2 si precisa che per l'inizio e la fine dell'obbligo fiscale non è determinante il territorio svizzero bensì l'entrata nel territorio doganale e/o l'uscita dallo stesso (vedi art. 6 cpv. 1).

Art. 12a Sorgere del debito fiscale

L'articolo 12a stabilisce il momento in cui sorge il debito fiscale, segnatamente all'inizio della corsa nel territorio doganale. Il momento dell'esigibilità coincide con il sorgere del debito fiscale.

Art. 12b Estinzione del debito fiscale in caso di veicoli esteri

Ai fornitori del SET autorizzati compete anche l'incasso della tassa per i veicoli esteri. Diversamente dalla regolamentazione nell'UE, la persona assoggettata al pagamento della tassa non è liberata dal suo debito fiscale già con il versamento al fornitore del SET dell'importo della tassa dovuto, ma solo quando il fornitore autorizzato ha effettivamente trasmesso tale importo all'UDSC. In caso di apertura di una procedura di fallimento a carico del fornitore autorizzato e di mancato inoltre all'UDSC di un versamento al fornitore, per esempio, la persona assoggettata al pagamento della tassa si assume il rischio di doppio pagamento.

Nell'ambito della procedura di consultazione, parecchi partecipanti hanno ritenuto discutibile il fatto che il rischio del mancato pagamento di un fornitore del SET ricada sul debitore della tassa. Il nostro Consiglio considera questa disposizione importante al fine di mettere in sicurezza la tassa sul traffico pesante per la Confederazione. Sotto

questo aspetto è opportuno prevedere un trattamento differente tra detentori esteri e svizzeri data la difficoltà di fare valere i crediti nei confronti delle persone con sede all'estero. Perciò non si deve rinunciare a questa disposizione.

Art. 14a Misure amministrative

L'attuale articolo 14a disciplina quando è possibile rifiutare o revocare le licenze di circolazione e le targhe di controllo. L'articolo viene integrato. Le attuali lettere a–c vengono recepite nel nuovo capoverso 1 e sottoposte ad adeguamenti di natura redazionale. Nella lettera c, l'«apparecchio di rilevazione» viene sostituito con il nuovo termine «sistema di rilevazione nel veicolo».

La lettera d viene aggiunta per permettere di revocare o di rifiutare la licenza di circolazione e le targhe di controllo qualora l'obbligo di cui all'articolo 23 capoverso 1 AP-OTTP relativo alla sostituzione o alla riparazione del sistema di rilevazione non venisse adempiuto nonostante la diffida.

Il capoverso 2 coincide con l'articolo 50a capoverso 2 OTTP e stabilisce che le targhe trasferibili possono continuare a essere utilizzate per i veicoli non toccati dalla revoca delle targhe di controllo.

Il capoverso 3 coincide con l'articolo 50 OTTP. L'elevazione al rango di legge è giustificata dalla gravità dell'ingerenza, ma la sostanza non viene modificata. Nei casi per i quali è comminata la revoca della targa di controllo (cpv. 1 lett. a–d), queste disposizioni permettono all'UDSC di impedire il proseguimento del viaggio o addirittura di sequestrare il veicolo in casi eccezionali. Questa norma si applica in egual misura ai veicoli svizzeri ed esteri.

Art. 18a Principio

L'UDSC viene incaricato di effettuare controlli per verificare la collaborazione nell'ambito della riscossione della tassa. Esso può effettuare i controlli in modo automatizzato; a tale scopo, sono necessari impianti di controllo stazionari e mobili. La relativa base giuridica, finora ancorata solo a livello di ordinanza, viene ora creata a livello di legge (art. 42 OTTP).

Art. 18b Controllo della distanza indicata

Finora la riscossione della tassa avveniva sulla base di un apparecchio di misurazione composto dall'apparecchio di rilevazione della TTPCP montato sul veicolo e dal tachigrafo o registratore di impulsi a esso collegato. Il collegamento al veicolo e quello al tachigrafo o al registratore di impulsi erano entrambi assicurati mediante piombi. I nuovi dispositivi e mezzi ausiliari non sono più collegati in modo permanente al veicolo e possono essere disattivati. Questo aumenta il rischio di abusi, che devono potere essere contrastati. I tachigrafi continuano tuttavia a rappresentare uno strumento utile per verificare la concordanza tra la distanza assoggettata alla tassa effettivamente percorsa e quella indicata. Questi strumenti registrano la distanza percorsa in modo affidabile e ininterrotto. Occorre quindi conferire al nostro Consiglio la facoltà di utilizzare i dati del tachigrafo a scopi di controllo. Tale controllo può però avvenire solo a

posteriori, quando cioè la tassa è, o dovrebbe essere, già stata determinata da tempo, e di conseguenza risulta particolarmente dispendioso.

Art. 19b Infrazioni fiscali

La sottrazione e la messa in pericolo sono ora disciplinate in due articoli separati (art. 20 e 20a LTTP).

Art. 20 Sottrazione della tassa

All'articolo 20 viene precisata la sottrazione della tassa. Secondo il capoverso 1 lettera a, per sottrazione della tassa si intende l'omessa dichiarazione, l'occultamento, la dichiarazione inesatta, la mancata messa in funzione del sistema di rilevazione nel veicolo o qualsiasi sottrazione totale o parziale altrimenti commessa.

È stata abolita la multa minima di 100 franchi in quanto le multe minime costituivano un'anomalia nel diritto penale. In caso di sottrazione della tassa riconducibile a negligenza, è possibile infliggere una multa fino al triplo della tassa sottratta. Il tentativo è menzionato nell'articolo 20 LTTP poiché ora non è più punibile in caso di messa in pericolo.

Art. 20a Messa in pericolo della tassa mediante violazione degli obblighi procedurali

La fattispecie della messa in pericolo di cui all'articolo 20a LTTP è stata concepita ex novo. La motivazione risiede nel fatto che, secondo la giurisprudenza del Tribunale federale (DTF 132 IV 40), l'utilizzo non corretto del dispositivo di rilevazione rappresenta una messa in pericolo astratta dell'imposta. Una cornice edittale dinamica che, come per i restanti reati di messa in pericolo, si orienta alle tasse messe concretamente in pericolo non appare una soluzione ottimale in questo caso, ragione per cui si è optato per una cornice edittale fissa. L'importo massimo della multa di 20 000 franchi si basa sulla considerazione che le manipolazioni errate dei sistemi di rilevazione nel veicolo non concernono di regola importi della tassa elevati. Poiché la messa in pericolo astratta si riferisce in primo luogo agli obblighi violati e non alle tasse messe in pericolo, le fattispecie sono state definite con maggiore precisione nelle lettere a–e. Il tentativo non è più punibile poiché la mera violazione di un obbligo di collaborazione ai sensi dell'articolo 20a LTTP è un reato di pura condotta e non, come nel caso della sottrazione di cui all'articolo 20 LTTP, un reato materiale.

Art. 22 Perseguimento penale

L'articolo 22 viene sottoposto ad adeguamenti di natura redazionale. Con l'entrata in vigore della LE-UDSC, l'articolo 22 verrà sostituito. Le infrazioni fiscali saranno allora perseguite e giudicate conformemente alla LE-UDSC e alla legge federale del 22 marzo 1974¹⁹ sul diritto penale amministrativo (DPA).

¹⁹ RS 313.0

Art. 23a Contestazione della fatturazione in caso di ricorso al servizio di un fornitore del SET

La rilevazione della corsa assoggettata alla tassa, la trasmissione dei dati all'UDSC e la fatturazione successiva della tassa alla persona assoggettata al pagamento della tassa sono soggetti a errori. Le persone assoggettate al pagamento della tassa che ricorrono ai servizi di un fornitore del SET avanzano le loro contestazioni al fornitore del SET autorizzato entro il termine di opposizione. Quest'ultimo deve verificare la contestazione. Qualora il trattamento della contestazione non rientri nella sua competenza, egli la trasmette all'UDSC che la tratta come opposizione. Per evitare che questa procedura produca una situazione di svantaggio a danno della persona assoggettata al pagamento della tassa, il termine di opposizione è considerato rispettato con la presentazione puntuale dell'opposizione presso il fornitore del SET (cpv. 2).

Art. 25a Disposizioni transitorie della modifica del ...

La revisione della LTTP entrerà in vigore il 1° gennaio 2024. Dopo tale data, i detentori di veicoli dovranno incaricare un fornitore della futura rilevazione della prestazione chilometrica e adattare i loro veicoli ai nuovi sistemi di rilevazione. Di conseguenza, si avrà un esercizio parallelo con i sistemi di rilevazione attuali e futuri presumibilmente sino al termine del 2024. Finché i veicoli sono ancora equipaggiati con un apparecchio di rilevazione attualmente autorizzato, devono rimanere soggetti al diritto anteriore. Il capoverso 1 stabilisce pertanto che, con l'entrata in vigore della presente legge, per tali veicoli si applica il diritto anteriore. Entro il 1° gennaio 2025 bisogna ricorrere a un servizio di un fornitore incaricato o autorizzato.

Il capoverso 2 assicura che le procedure pendenti al momento dell'entrata in vigore dell'atto normativo in oggetto siano concluse secondo il diritto anteriore. Consentire al diritto anteriore di coesistere, per un periodo e su materie limitati, parallelamente al nuovo diritto garantisce la certezza del diritto per le parti.

II *Modifica di altri atti normativi*

Modifica della legge sul traffico pesante

Art. 11 cpv. 4

Con l'entrata in vigore della nLPD viene aggiunto un nuovo capoverso 4 nell'articolo 11 LTTP. Quest'ultimo prevede che l'importo della tassa possa essere stabilito sotto forma di decisione individuale automatizzata ai sensi dell'articolo 21 della nLPD. Tuttavia, poiché l'UDSC non emana decisioni di tassazione sotto forma di decisioni individuali automatizzate nell'ambito della legge sul traffico pesante, questo capoverso non può entrare in vigore.

Per questo motivo, l'articolo 11 capoverso 4 nella versione dell'allegato 1 numero 53 della legge del 20 settembre 2020²⁰ sulla protezione dei dati viene abrogato.

²⁰ FF 2020 6695

Modifica della legge sulla circolazione stradale

Art. 89d, frase introduttiva e lett. e

Nell'ambito della modifica in corso della legge sulla circolazione stradale²¹ (LCStr), d'intesa con l'UDSC sono state adeguate le disposizioni concernenti il SIAC (art. 89a–89h LCStr). Affinché le disposizioni relative al SIAC contenute nella LCStr siano coerenti sia di per sé (art. 89b lett. j, 89d lett. f e g D-LCStr) che in relazione alla modifica prevista della LTTP, occorre adeguare l'articolo 89d LCStr in modo che le formulazioni coincidano.

Poiché un adeguamento può reggersi solo sul diritto vigente, nell'articolo 89d LCStr deve essere inserita una nuova lettera *e*. La lettera *e* diventa la lettera *f* con l'entrata in vigore della LCStr. Al riguardo vi è una necessità di coordinamento tra la LTTP e la LCStr. Il coordinamento è disciplinato nell'allegato.

III Coordinamento con altri atti normativi

Il presente progetto interagisce con la LE-UDSC. Non è chiaro quando i progetti entreranno in vigore.

La LTTP è formulata in modo da poter sussistere indipendentemente dalla LE-UDSC. L'allegato alla LTTP elenca quali modifiche devono decadere in caso di entrata in vigore precedente della LE-UDSC.

Con il presente progetto viene altresì adeguato l'articolo 89d LCStr. L'adeguamento di questo articolo è al tempo stesso oggetto della modifica in corso della LCStr. Non essendo chiaro quando i due progetti entreranno in vigore, occorre assicurare il coordinamento del suddetto articolo.

Allegato alla legge sul traffico pesante

1. Coordinamento con la LE-UDSC

Nel caso la LE-UDSC entri in vigore prima di questo progetto, gli articoli del presente progetto che non sono più indispensabili o si pongono in contraddizione con la LE-UDSC devono essere stralciati. Tale evenienza toccherebbe l'articolo 22 LTTP. Il mantenimento di questo articolo consentirebbe di perseguire e giudicare le infrazioni fiscali solo conformemente alla DPA anziché anche secondo la LE-UDSC.

2. Coordinamento con la LCStr

Se la modifica della LCStr entra in vigore prima di questo progetto, la frase introduttiva e la lettera *f* dell'articolo 89d LCStr devono essere adeguate. Tuttavia, se la LCStr non è ancora stata adottata dopo l'entrata in vigore della LTTP, l'articolo 89d del progetto di modifica della LCStr deve essere adeguato in modo da considerare gli adeguamenti di entrambi i progetti di modifica.

In entrambi i casi si tratta di sostituire «autorità» con «servizi» nella frase introduttiva e integrare la lettera *f* con la dicitura «la verifica del pagamento della TTPCP» nonché sostituire l'espressione «autorità competenti» con «servizi incaricati».

²¹ FF 2021 3027

5.2 Decreto federale concernente un credito d'impegno

5.2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

Nel corso dei prossimi dieci anni la TTPCP III genererà costi d'investimento e di esercizio per un totale di 572,8 milioni di franchi. Segnatamente, questa stima dei costi non considera i compensi della Confederazione ai Cantoni per i controlli di polizia del traffico pesante (finora ca. 25 mio. e, in futuro, attorno ai 39 mio. all'anno), così come le spese generali dell'UDSC per il personale e i servizi condivisi (risorse umane, immobili ecc.; non quantificabili). Di questi 572,8 milioni, un importo di 294,5 milioni di franchi potrà essere finanziato con risorse in disponibilità al DFF (UDSC) (A200.0001 Spese di funzionamento [preventivo globale], A240.0104 Spese finanziarie e A202.0124 Compenso per prestazioni relative alla riscossione della tassa sul traffico pesante). Di conseguenza, risulta un deficit di finanziamento pari a 278,3 milioni di franchi. Nel medio periodo, i costi verranno finanziati tramite compensi per l'esecuzione dal ricavo lordo della tassa sul traffico pesante. Per il finanziamento, con effetto dal 1° gennaio 2023 il DFF adeguerà l'articolo 1 dell'ordinanza del DFF del 5 maggio 2000²² concernente il compenso all'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini per l'esecuzione della legislazione sulla tassa sul traffico pesante e aumenterà dell'1,5–2 per cento circa il compenso per l'esecuzione che attualmente è pari al cinque per cento. Il compenso per l'esecuzione viene così incrementato di circa 30 milioni di franchi all'anno, il che equivale al maggiore fabbisogno annuo medio.

Nell'ambito del progetto della TTPCP III la Confederazione (DFF/UDSC) assume nuovi impegni finanziari pluriennali, ragione per cui si rende necessario un credito d'impegno. Affinché i componenti del sistema TTPCP giunti quasi al termine del loro ciclo di vita possano essere sviluppati dall'UDSC in tempo utile, il nostro Consiglio chiede alle vostre Camere un credito d'impegno di 515 milioni di franchi per il finanziamento della TTPCP III.

²² RS 641.811.912

Tabella 4

Finanziamento

in mio. CHF	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Credito d'impegno	34,58	99,36	69,75	45,41	44,22	44,59	44,58	44,90	43,72	43,92	515,0
Costi d'investimento (incl. riserve e IVA)	8,89	60,42	27,37	2,37	1,18	1,18	1,18	1,18	0,00	0,00	103,8
Compenso fornitori del NETS (servizio nazionale di telepedaggio)	5,80	5,90	6,00	6,10	6,20	6,50	6,60	6,80	6,90	7,00	63,8
Compenso fornitori del SET (servizio europeo di telepedaggio; 1 %)	2,64	3,13	3,56	4,02	3,96	3,95	3,89	3,90	3,84	3,87	36,8
Compenso servizi della circolazione stradale	9,07	9,16	4,63	4,67	4,72	4,77	4,81	4,86	4,91	4,91	56,5
Compenso prest. finanziarie SET + carte-carburante (1,7 %)	7,11	7,22	7,18	7,22	7,11	7,09	6,98	7,00	6,89	6,94	70,7
Esercizio unità di rilevazione stazionarie		4,20	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	71,4
Esercizio unità di rilevazione mobili		6,30	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	73,5
Riserve costi di esercizio (10 % senza SET, carte-carburante e uffici della circolazione stradale)	0,58	1,64	2,28	2,29	2,30	2,33	2,34	2,36	2,37	2,38	20,9
Imposta sul valore aggiunto costi di esercizio (7,7% senza SET, carte-carburante e uffici della circolazione stradale)	0,49	1,39	1,93	1,94	1,95	1,97	1,98	2,00	2,01	2,02	17,7

Al credito d'impegno chiesto di 515 milioni di franchi si contrappongono entrate dalla tassa sul traffico pesante pari a circa 17 miliardi di franchi. Il credito d'impegno è indispensabile per mettere in sicurezza le entrate della tassa nel lungo periodo. I costi per i compiti trasferiti al fornitore incaricato o ai fornitori autorizzati dipendono dal numero di veicoli rispettivamente dalla loro prestazione chilometrica in Svizzera e sono soggetti a fluttuazioni congiunturali. Non dipendono dal numero di fornitori. Se, per esempio, uno di loro cessa l'attività, i detentori dei veicoli che lo avevano incaricato passeranno a un altro fornitore. L'assunzione del compito da parte della Confederazione non ha senso: comporterebbe un aumento dei costi poiché le corse andrebbero sbrigate attraverso il sistema manuale dell'UDSC.

Per il calcolo del credito d'impegno si considerano i costi d'investimento e determinati costi di esercizio. In tal modo si tiene conto del principio dell'unità della materia (investimento e gestione); inoltre, anche dal profilo della legislazione in materia di bilancio s'impone l'inclusione nel conteggio dei costi di esercizio poiché l'esercizio deve essere in parte affidato a partner esterni; ciò spiega l'assunzione di un impegno finanziario di oltre un anno.

Per gli imprevisti viene considerata una riserva del dieci per cento. Questa include anche il rincaro (indice nazionale dei prezzi al consumo; cfr. n. 5.2.2) ed eventuali rischi di cambio.

In virtù di quanto esposto si garantisce che, una volta approvato il decreto federale concernente il credito d'impegno, la Confederazione (DFF/UDSC) possa impegnarsi finanziariamente per più di un anno. Qualora le aggiudicazioni previste per il 2023 nel quadro dei bandi di concorso OMC (in particolare per i fornitori nazionali del NETS, il sistema di rilevazione su strada, l'esercizio delle unità di rilevazione mobili) dovessero avvenire prima di questa data, la Confederazione (UDSC) si impegnerebbe solo a condizione che le vostre Camere approvino il finanziamento, segnatamente il credito d'impegno e gli aumenti delle risorse.

5.2.2 Stime concernenti il rincaro

Le stime concernenti il rincaro che sottendono l'entità del credito quadro sono esposte nel decreto federale (art. 2). Le stime concernenti il rincaro si basano sull'indice svizzero dei prezzi al consumo del febbraio 2022 pari a 102,4 punti, con il livello dell'indice che si riferisce alla serie temporale «dicembre 2020 = 100 punti». I crediti annuali in preventivo vengono di volta in volta adeguati sulla base delle previsioni aggiornate di rincaro.

6 Ripercussioni

6.1 Ripercussioni per la Confederazione

6.1.1 Ripercussioni finanziarie

I ricavi lordi dalla tassa sul traffico pesante non subiranno presumibilmente variazioni con l'introduzione della TTPCP III; pertanto non ci si aspetta né un aumento né una riduzione dei proventi, in quanto i parametri di calcolo della tassa (chilometri x peso determinante x tariffa) restano invariati.

Gli oneri di esecuzione sostenuti dalla Confederazione e dai Cantoni nell'ambito della TTPCP vengono finanziati mediante il ricavo lordo.

Dei rimanenti proventi netti a destinazione vincolata della tassa sul traffico pesante, un terzo è versato ai Cantoni e due terzi al massimo nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Con i due terzi, la Confederazione finanzia una parte dei costi non coperti del traffico pesante e il suo versamento nel FIF.

La misura in cui varieranno i proventi netti a destinazione vincolata dipende in modo determinante dagli oneri di esecuzione della Confederazione e dei Cantoni in relazione alla TTPCP così come dai relativi compensi per l'esecuzione. I compensi per l'esecuzione servono a finanziare gli oneri di esecuzione. Gli oneri di esecuzione e i compensi per l'esecuzione saranno verificati dall'UDSC presumibilmente entro la fine del 2026 e, se del caso, i compensi per l'esecuzione verranno adeguati di conseguenza (cfr. «Oneri di esecuzione e compenso per l'esecuzione» e n. 6.2).

Con il presente messaggio vengono create unicamente le basi legali necessarie per armonizzare i futuri sistemi di rilevazione della TTPCP con i sistemi esteri di telepedaggio e l'autorizzazione dei fornitori privati. A prescindere da ciò, i componenti del sistema TTPCP esistenti devono essere sostituiti dal momento che stanno per giungere al termine della loro vita tecnica. Ciò è necessario indipendentemente dalla decisione delle vostre Camere di adottare o respingere il presente messaggio. Affinché la TTPCP possa continuare a essere riscossa, si producono costi per il rinnovo del sistema.

Rapporto con il messaggio DaziT

La presente modifica della LTTP è strettamente collegata al messaggio del 15 febbraio 2017²³ concernente il finanziamento della modernizzazione e digitalizzazione dell'UDSC (Programma DaziT). In esso sono già riportati i costi per la realizzazione del sistema informatico centrale della TTPCP III. A questo scopo sono stati iscritti costi d'investimento pari a 8,2 milioni di franchi (nell'allegato al messaggio le tabelle delle tappe 1E e 2E sono invertite, pag. 1557). Il messaggio DaziT riferisce già sulle ripercussioni che la digitalizzazione e l'ulteriore sviluppo dell'UDSC, e quindi la realizzazione della TTPCP III, hanno sull'effettivo del personale. I risparmi in termini di personale di 42 FTE vengono pertanto computati al programma DaziT (vedi n. 6.1.2). Il messaggio DaziT non contempla espressamente i costi per l'acquisto e l'esercizio dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo relativi alla TTPCP di terza generazione né quelli per lo smantellamento delle parti del sistema non più necessarie. In ultimi analisi, questi dipendono, da un lato, dal numero di impianti che verranno acquistati e, dall'altro, dalla misura in cui l'infrastruttura già esistente potrà continuare a essere utilizzata o dovrà essere smantellata.

Confronto dei costi tra TTPCP I/II e TTPCP III

A titolo di confronto, nella tabella 5 sono rappresentati i costi attuali per l'infrastruttura TTPCP che riguardano la TTPCP di prima e seconda generazione (1999–2019) e i costi per la realizzazione della TTPCP III (2023–2032) su base decennale.

²³ FF 2017 1473

Tabella 5

Confronto dei costi

Confronto dei costi	TTPCP I / II mio. CHF	TTPCP III mio. CHF	Differenza mio. CHF
Costi d'investimento	224	75,8	- 148,2
Manutenzione ed esercizio	262,5	392,4	130,0
Costi aggiuntivi tassazione dei rimorchi		20 30	50,0
Riserve 10 % ¹⁾		8,8 24,1	32,9
IVA		7,4	7,4
Totale intermedio	486,5	558,5	72,0
Risparmi personale (DaziT) ²⁾		- 6,2	- 6,2
Totale con risparmi personale	486,5	552,3	65,8
Risparmi settore dei trasporti sec. AIR LE-UDSC		-176,0	-176,0
¹⁾ nessuna riserva su informatica TTPCP III (messaggio DaziT) ²⁾ nove anni (2024–2032)			

Le stime dei costi sono desunte dall'allegato 2, con riserva della presentazione dei costi menzionata più sopra, e si basano sulle ipotesi seguenti:

- Spese generali per il personale e servizi condivisi (risorse umane, immobili ecc.; non quantificabili): queste spese generali non sono riportate nelle panoramiche dei costi. Si presume che, in linea di principio, le spese generali complessive non varieranno in seguito all'introduzione della TTPCP III rispetto alla TTPCP I e II. Fa eccezione una certa riduzione delle spese per il personale (6,2 milioni di franchi all'anno o 42 FTE; cfr. n. 6.1.2), che è stata rilevata come differenza nell'ambito dell'analisi d'impatto della regolamentazione. Queste minori spese sono computate al programma DaziT (cfr. n. 6.1.1). Pertanto, qui confluiscono nel calcolo solo per il confronto dei costi.
- Compenso ai Cantoni per la riscossione della tassa sul traffico pesante: finora, gli uffici cantonali della circolazione stradale ricevono un compenso di 8,6 milioni di franchi circa all'anno; i loro compiti riguardano in particolare la trasmissione dei dati di base dei detentori così come il controllo per accertare che, in occasione dell'ammissione alla circolazione, ogni veicolo a motore svizzero assoggettato alla tassa sia equipaggiato con il sistema di rilevazione prescritto (cfr. n. 6.2; finanziamento dal ricavo della TTPCP). Nell'ambito dell'introduzione della TTPCP III, i Cantoni adempiranno complessivamente meno compiti. Di conseguenza, anche il compenso da parte della Confederazione dovrebbe diminuire. Queste minori spese sono già incluse nel conteggio dei costi di esercizio.

- Compenso ai Cantoni per i controlli di polizia del traffico pesante: finora, i Cantoni ricevono un compenso di 25 milioni di franchi circa (conto 2021) all'anno per l'intensificazione dei controlli del traffico pesante (accordi di prestazioni Ufficio federale delle strade, USTRA). Nel quadro dell'apertura di centri supplementari per il controllo del traffico pesante, dal 2023 questo importo aumenterà a circa 39 milioni di franchi all'anno (finanziamento dal ricavo della TTPCP). Questi costi non sono riportati nelle stime dei costi. L'introduzione della TTPCP III non incide sul numero delle ore concordate da dedicare ai controlli.
- Gli oneri di esecuzione della Confederazione e dei Cantoni menzionati in precedenza così come i corrispondenti compensi finanziati dal ricavo della TTPCP sono riscossi dall'UDSC fino al 2026 e, in seguito, verranno stabiliti dal DFF (cfr. n. 6.2). Per quanto concerne le spese generali della Confederazione (UDSC), queste ultime comprendono la determinazione di corrispondenti chiavi di ripartizione dei costi. I compensi dei Cantoni devono essere pattuiti con i medesimi.
- Costi d'investimento TTPCP III per l'informatica: i costi d'investimento per l'informatica di 8,2 milioni di franchi costituiscono parte integrante di DaziT e sono stati chiesti con il messaggio DaziT. Questi costi sono riportati nel confronto dei costi.
- Il nuovo sistema di riscossione genera uno spostamento di costi, dai costi d'investimento a quelli di esercizio, poiché l'UDSC non acquista più direttamente gli apparecchi di rilevazione oppure perché questi ultimi vengono messi a disposizione dal fornitore nazionale e dai fornitori autorizzati. Anche il sistema di radiofari di confine e i terminali di trattamento divengono privi di oggetto. Inoltre, l'incasso per i veicoli esteri viene trasferito ai fornitori del SET mentre l'esercizio delle unità di rilevazione mobili a terzi.

La rinuncia del nostro Consiglio a proporre alle vostre Camere la tassazione dei rimorchi sulla base del numero di assi e di un peso stabilito per asse si traduce in un aumento dei costi. Su base decennale, per via delle telecamere supplementari necessarie a inquadrare la parte posteriore dei veicoli e dell'analisi più complessa, i costi aggiuntivi stimati per l'infrastruttura di controllo ammontano a circa 50 milioni di franchi. Tenendo conto dei possibili risparmi sulle spese per il personale di 6,2 milioni di franchi e delle riserve incluse nel conteggio di 32,9 milioni di franchi (senza IVA), i costi per i due sistemi di riscossione calcolati su base decennale sono analoghi. Considerando la tassazione dei rimorchi sulla base degli assi, che il nostro Consiglio non intende perseguire ulteriormente, la TTPCP III sarebbe addirittura più conveniente rispetto ai sistemi TTPCP I e II. Se si inglobano i risparmi realizzati dagli utenti di circa 176 milioni di franchi calcolati nel quadro dell'analisi d'impatto della regolamentazione relativa alla LE-UDSC (AIR LE-UDSC), l'ulteriore sviluppo risulta decisamente meno oneroso.

Panoramica dei costi TTPCP III

Tenendo conto dei costi per l'informatica TTPCP III (messaggio DaziT) compresi nel confronto dei costi e i costi non compresi per l'esercizio parallelo temporaneo della TTPCP II, per la TTPCP III risultano costi d'investimento per un totale di 112 milioni

di franchi e costi di esercizio nel corso dei prossimi dieci anni per un totale di 572,8 milioni di franchi.

Tabella 6

Panoramica dei costi TTPCP III

Panoramica dei costi	Costi d'investimento	Costi di esercizio
	mio. CHF	mio. CHF
Totale sec. tabella 5 Confronto dei costi	112	446,5
Informatica TTPCP III (messaggio DaziT)	- 8,2	
TTPCP II Costi per beni e servizi e costi di esercizio (esercizio parallelo)		22,5
Totale	103,8	469,0
Totale complessivo	572,8	

Costi d'investimento

Al fine di mettere in sicurezza le entrate dalla TTPCP nel lungo periodo è necessario rinnovare l'infrastruttura per la rilevazione e il controllo. Visto che i nuovi sistemi di rilevazione non sono più installati nei veicoli a motore e collegati al tachigrafo in modo permanente, il rischio di abusi aumenta. Questo aspetto deve essere tenuto in considerazione nella configurazione dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo, che viene acquistata in conformità con la procedura di aggiudicazione secondo la LA-Pub.

Descrizione delle singole voci:

- *SSTR*: al fine di garantire e controllare la tassazione, gli attuali valichi di confine (88) e gli impianti stazionari (16) sulle strade nazionali verranno adattati alla nuova tecnica. Si dovranno allestire circa 22 impianti stazionari sulla rete stradale primaria e circa 52 impianti più semplici sulla rete stradale secondaria. Sono comprese anche circa 35 unità di rilevazione mobili per l'equipaggiamento dei veicoli adibiti ai controlli così come riserve per gli eventuali valichi di confine da allestire ex novo o da ampliare.
- *Smantellamento TTPCP II*: lo smantellamento comprende lo smontaggio e lo smaltimento di tutti i componenti del sistema TTPCP II giunti quasi al termine del loro ciclo di vita (apparecchi di rilevazione, equipaggiamento delle officine di montaggio, terminali di trattamento, veicoli di controllo mobili ecc.) così come l'eventuale smantellamento delle fondazioni e dei longheroni d'acciaio non più necessari presso il sistema di radiofari di confine e il sistema di controllo. Nel conteggio sono inclusi anche gli eventuali costi per la gestione del progetto.
- *Riserve*: la presente stima dei costi si basa sui calcoli degli esperti incaricati dall'UDSC nonché sui valori empirici di 20 anni di applicazione di TTPCP. A oggi, tuttavia, i costi non possono essere stabiliti in tutti i dettagli. È per questo che sono state previste delle riserve per imprecisioni dei costi del

10 per cento, che tengono conto anche dei possibili rincari (indice nazionale dei prezzi al consumo) e di eventuali rischi di cambio.

- *Informatica TTPCP III*: i costi d'investimento per il sistema informatico TTPCP III costituiscono parte integrante di DaziT e sono stati chiesti con il messaggio DaziT.

Costi di esercizio

I costi per l'infrastruttura per la rilevazione e il controllo calcolati su un arco temporale di esercizio di dieci anni, il compenso dei Cantoni così come il compenso dei fornitori del SET e dei fornitori autorizzati ammontano a 40–50 milioni di franchi all'anno (incluse riserve e IVA), a seconda di come sarà configurata l'infrastruttura. Questo dato deve essere messo a confronto con i costi attuali, pari a circa 26,2 milioni di franchi. Sono compresi i costi di manutenzione ma non i costi del personale e dei servizi condivisi (risorse umane, immobili ecc.; non quantificabili).

Descrizione delle singole voci:

- *Esercizio unità di rilevazione stazionarie*: in questa voce sono riportati i costi per l'esercizio e la manutenzione del sistema di rilevazione stazionario. Il bando di concorso per l'esercizio viene indetto insieme a quello per il SSTR.
- *Esercizio unità di rilevazione mobili*: l'esercizio delle unità di rilevazione mobili viene esternalizzato mediante una procedura di aggiudicazione. I costi di esercizio comprendono, oltre ai costi di manutenzione per le unità di rilevazione mobili, i costi per i veicoli, il loro esercizio e il personale impiegato. Le unità di rilevazione mobili stesse, invece, vengono acquistate dall'UDSC e date in uso al mandatario.
- *Esercizio TTPCP III informatica centrale*: in questa voce sono riportati i costi per l'esercizio e la manutenzione del sistema di tassazione (Camiuns).
- *Compenso uffici della circolazione stradale*: gli uffici cantonali della circolazione stradale sono compensati principalmente per la rilevazione dei dati di veicoli e detentori, il controllo dell'installazione degli apparecchi in occasione dell'ammissione alla circolazione di un veicolo, la prevenzione dell'ammissione alla circolazione in caso di fatture non saldate e la riscossione della tassa forfettaria sul traffico pesante. Il compenso viene corrisposto a cadenza annuale per ogni veicolo assoggettato alla tassa che si trovi in circolazione alla data del 30 settembre. In futuro diversi compiti non verranno più svolti dagli uffici della circolazione stradale, cosicché il compenso potrà essere ridotto (cfr. n. 6.2).
- *Esercizio NMTS*: in questa voce sono riportati i costi per l'esercizio e la manutenzione del servizio digitalizzato di pedaggio manuale, che viene gestito dall'UDSC e rappresenta la soluzione per i casi eccezionali.
- *Compenso fornitori del NETS*: il compenso è dovuto per la rilevazione della prestazione chilometrica con i sistemi di rilevazione messi a disposizione dai fornitori e per la trasmissione dei dati relativi alla prestazione chilometrica all'UDSC. Viene corrisposto ai fornitori autorizzati e al fornitore nazionale. Per i fornitori autorizzati, il compenso è ancora stabilito dal nostro Consiglio.

Il fornitore nazionale che, a richiesta, è tenuto a equipaggiare ogni detentore di veicolo con un sistema di rilevazione (obbligo di prestare servizio) nonché il suo compenso vengono designati nell'ambito di una procedura di aggiudicazione. La stima dei costi si basa sull'ipotesi che tutti i detentori di veicoli svizzeri si rivolgano al fornitore nazionale per dotarsi di un sistema di rilevazione.

- *Compenso fornitori del SET*: analogamente al compenso dei fornitori del NETS, il compenso dei fornitori del SET viene corrisposto per la rilevazione della prestazione chilometrica con i sistemi di rilevazione nel veicolo da loro messi a disposizione e per la trasmissione dei dati relativi alla prestazione chilometrica all'UDSC. L'aliquota complessiva del compenso per i fornitori del SET è stata fissata dal nostro Consiglio al 2,7 per cento (incluso l'incasso) dei tributi fatturati: l'1,7 per cento viene indennizzato per l'incasso (inclusi i rischi), l'1 per cento è dovuto per gli oneri relativi alla rilevazione della prestazione chilometrica e alla trasmissione dei dati.
- *Compenso SET e carte-carburante (prestazione finanziaria)*: per i veicoli esteri, ai fornitori del SET compete anche l'incasso della tassa per i loro clienti. Lo stesso vale per i fornitori di carte-carburante, che attualmente rappresentano il mezzo di pagamento principale per il trasferimento della TTPCP tramite i terminali di trattamento. Le carte-carburante continueranno a essere utilizzate nel servizio NMTS anche in futuro. Per il rischio d'incasso, che si assumono i fornitori, all'articolo 27 capoverso 2 dell'ordinanza del DFF dell'11 febbraio 2020²⁴ sui fornitori di SET e sui fornitori di carte-carburante il DFF ha fissato un compenso dell'1,7 per cento dei tributi fatturati.
- *Riserve*: la presente stima dei costi si basa sui calcoli degli esperti incaricati dall'UDSC nonché sui valori empirici di 20 anni di applicazione di TTPCP. A oggi, tuttavia, i costi non possono essere stabiliti in tutti i dettagli. È per questo che sono state previste delle riserve per imprecisioni dei costi del 10 per cento, che tengono conto anche dei possibili rincari (indice nazionale dei prezzi al consumo) e di eventuali rischi di cambio.
- *Esercizio TTPCP II*: affinché il passaggio avvenga in modo fluido, il sistema TTPCP II sarà in funzione parallelamente alla TTPCP III nel 2024, anno della transizione, e parzialmente ancora fin verso la metà del 2025. In seguito, l'esercizio potrà essere sospeso gradualmente. Tuttavia, in alcuni ambiti dovrà continuare a essere disponibile – in particolare per l'analisi dei dati e per motivi contabili.

Sinergie

La TTPCP III con il nuovo sistema di rilevazione nei veicoli, combinato con i sistemi di rilevazione su strada, costituisce il presupposto per una riscossione senza intoppi della TTPCP nel corso dei prossimi 10 o 15 anni. Gli investimenti nella nuova tecnica e nel suo esercizio giovano però anche ad altri settori. Da un lato, per esempio, i dati

relativi alla mobilità del traffico pesante divengono più accurati e possono essere impiegati per realizzare statistiche più precise. Dall'altro, i sistemi di rilevazione su strada potranno un giorno essere utilizzati anche per il contrassegno elettronico che verrà presumibilmente introdotto nel corso del 2023 o per altre tasse future basate sulla percorrenza (p. es. sui veicoli elettrici). Tuttavia, il maggiore effetto sinergico può concretizzarsi già all'interno dello stesso UDSC grazie all'architettura aperta. I sistemi di rilevazione su strada, installati anche presso i valichi di confine, possono essere impiegati sia per le operazioni relative al traffico delle merci sia per la ricerca automatica di veicoli e il monitoraggio del traffico (AFV) e/o per l'analisi dei rischi e per il controllo del divieto di cabotaggio. I dati raccolti sul traffico vengono però comunicati all'interno dell'ufficio solo se il loro utilizzo è previsto nelle corrispondenti norme della legislazione in materia di protezione dei dati.

Nel 2006, le sinergie con l'autorizzazione e il controllo delle officine di montaggio per l'installazione degli apparecchi di rilevazione della TTPCP fecero sì che il servizio di omologazione per le officine tachigrafi fosse assunto dai Cantoni e gestito dall'UDSC. All'epoca venne assegnato un FTE all'UDSC e uno all'USTRA. Queste sinergie verranno a mancare con la soppressione delle officine di montaggio prevista dalla TTPCP III. I compiti del servizio di omologazione per le officine tachigrafi dovranno quindi essere trasferiti all'USTRA, che detiene la competenza in materia. L'adeguamento giuridico necessario per il trasferimento dei compiti (modifica degli art. 99a, 101 e 220 dell'ordinanza del 19 giugno 1995²⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali) avrà luogo nel quadro della revisione dell'OTTP. Il FTE assegnato all'UDSC verrà trasferito all'USTRA. L'eventuale possibilità di un ulteriore finanziamento del compito sarà verificata nell'ambito dell'adeguamento del compenso per l'esecuzione entro il 2026.

Conseguenze qualora il Parlamento respingesse la revisione della LTTP

Se la nuova concezione del sistema di riscossione verrà attuata secondo le modalità previste dal presente progetto, i necessari adeguamenti delle basi legali entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024 e si dovranno stanziare le risorse finanziarie. Al termine dell'esercizio parallelo, il sistema di riscossione attuale giungerà alla fine del suo ciclo di vita e verrà messo fuori servizio.

Se il progetto dovesse fallire, l'UDSC, pur essendo chiamato ad apportare adeguamenti al sistema proposto, non dovrebbe concepire il sistema di riscossione sostanzialmente ex novo. Ciò, tuttavia, significherebbe rinunciare allo sviluppo in proprio di un apparecchio di rilevazione della Confederazione e basarsi su un sistema disponibile sul mercato comprensivo del suo esercizio. In tal modo il settore dei trasporti potrebbe comunque risparmiare ogni anno i circa 17,6 milioni di franchi di costi della regolamentazione calcolati nell'AIR LE-UDSC.

Il settore nazionale dei trasporti che opera a livello internazionale, inoltre, non potrebbe beneficiare della piena interoperabilità dei sistemi di rilevazione. I veicoli dei trasportatori dovrebbero continuare a circolare con il sistema di rilevazione autorizzato per la TTPCP e almeno un altro dispositivo necessario per i sistemi esteri di telepedaggio. Il settore nazionale dei trasporti non potrebbe nemmeno beneficiare dei

²⁵ RS 741.41

possibili effetti sinergici messi in campo dai fornitori autorizzati con soluzioni integrate. Il settore dei trasporti dovrebbe mettere in conto considerevoli svantaggi.

I ritardi causati dalla nuova concezione, dall'attuazione e dall'approvazione delle risorse finanziarie pertinenti da parte del Parlamento avrebbero comunque avuto un impatto significativo. Il sistema di riscossione attuale giungerà al termine del suo ciclo di vita alla fine del 2024. Entro tale data sarebbe indubbiamente impossibile concepire ex novo e realizzare un sistema di riscossione adattato e, dopo tale data, la riscossione della TTPCP non sarebbe più garantita.

Oneri di esecuzione e compenso per l'esecuzione

Per l'esecuzione della TTPCP la Confederazione continuerà a coprire i suoi oneri mediante le entrate della TTPCP. Nella fattispecie, attualmente il compenso avviene sotto forma di un importo forfettario pari al cinque per cento del ricavo lordo dalla TTPCP, il che equivale a circa 86 milioni di franchi all'anno (cfr. consuntivo 2021²⁶ e ordinanza del DFF del 5 maggio 2000²⁷ concernente il compenso all'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini per l'esecuzione della legislazione sulla tassa sul traffico pesante). Finora, i compensi dei Cantoni per la riscossione della tassa sul traffico pesante e i controlli di polizia del traffico pesante – su mandato della Confederazione – vengono considerati attraverso importi forfettari supplementari. Le aliquote dei compensi devono rimanere stabili per più anni. Gli importi forfettari devono coprire a lungo termine, in media, i costi di esercizio annuali e i costi d'investimento. Non è escluso che la copertura possa temporaneamente risultare eccessiva o insufficiente. Al fine di rifinanziare i costi d'investimento per la TTPCP III e i mutevoli oneri per l'esercizio e la manutenzione, occorrerà presumibilmente adeguare il compenso per l'esecuzione (incluso l'ammortamento). Gli oneri di esecuzione della Confederazione e dei Cantoni così come i relativi compensi per l'esecuzione del finanziamento dovranno essere verificati e fissati in via definitiva dal nostro Consiglio dopo la conclusione dei lavori di rinnovo, con l'avvio dell'esercizio regolare dal 2026 (cfr. n. 5.2.1).

6.1.2 Ripercussioni in termini di personale

Le ripercussioni in termini di personale dovute al rinnovo dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo dipendono in ultima analisi dalla sua configurazione. Per le procedure di autorizzazione cui sottostanno i fornitori, il maggiore fabbisogno di personale previsto è contenuto. Ci si aspetta invece uno sgravio per la determinazione centrale della tassa, la gestione delle carte chip e l'autorizzazione delle attuali officine di montaggio o officine tachigrafi incluso il loro esame successivo. Sulla scorta di chiavi di ripartizione dei costi da discutere (cfr. n. 6.1.1) viene qui fatta una considerazione sulla differenza anziché al lordo. Secondo l'analisi d'impatto della regolamentazione, grazie a processi operativi più efficienti si prevede complessivamente un calo

²⁶ Consuntivo 2021 delle unità amministrative, volume 2B, E110.0116, pag. 89.

²⁷ RS **641.811.912**

del fabbisogno di personale di 42 FTE o circa 6,2 milioni di franchi all'anno. Nel conteggio non è incluso un posto a tempo pieno relativo al ritorno all'USTRA del servizio di omologazione per le officine tachigrafi e dei suoi compiti.

I risparmi in termini di personale verranno considerati nel quadro di una valutazione concernente l'evoluzione degli effettivi di personale in relazione all'attuazione del programma DaziT, pertanto al momento non sono già computati al finanziamento della TTPCP III. Tale valutazione verrà presentata al nostro Consiglio entro la metà del 2024.

Vi è invece l'intenzione di ampliare i controlli mobili. Dal momento che anche per il loro esercizio è stato indetto un bando di concorso ed è prevista l'assegnazione a terzi, neppure in questo ambito insorgerà un maggiore fabbisogno di personale per la Confederazione.

6.1.3 Ripercussioni sul programma DaziT

La realizzazione della TTPCP III è parte integrante del programma DaziT (cfr. messaggio DaziT). Per garantire il massimo coordinamento, anche il rinnovo dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo viene pianificato e attuato dall'organizzazione di progetto di DaziT.

6.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le Città, gli agglomerati e le regioni di montagna

I Cantoni possono contare su entrate dalla TTPCP pressoché immutate in quanto le modifiche proposte non sono tali da produrre un aumento o una riduzione dei ricavi. Gli oneri di esecuzione e i compensi per l'esecuzione della Confederazione e dei Cantoni dovranno essere verificati e, se del caso, adeguati nel medio periodo (cfr. n. 5.2.1 e 6.1.1 «Oneri di esecuzione e compenso per l'esecuzione»). Il loro impatto sulle entrate dei Cantoni, tuttavia, è contenuto. Un eventuale aumento del compenso per l'esecuzione della Confederazione sarà attenuato o addirittura compensato dalla riduzione attesa del compenso per gli uffici della circolazione stradale. Le conseguenti variazioni dovrebbero inoltre attestarsi al di sotto delle fluttuazioni congiunturali annuali.

Allo stato attuale, sulla base dell'ordinanza del DFF del 5 maggio 2000²⁸ concernente il compenso alle autorità cantonali per l'esecuzione della tassa sul traffico pesante, le autorità cantonali d'ammissione alla circolazione ricevono compensi pari a ben 8,6 milioni di franchi all'anno. La TTPCP III produrrà una riduzione del loro onere. Al momento della messa in circolazione di un veicolo non dovranno infatti più verificare se nello stesso è installato un sistema di rilevazione. Inoltre, i dati di base dei veicoli verranno acquisiti direttamente dal SIAC. Le autorità cantonali d'immatricolazione continueranno però ad avere la competenza per la classificazione della tassa (esonero dalla tassa, assoggettamento alla TTPCP o alla TFTP), la riscossione della TFTP e le procedure di revoca delle targhe di controllo in ragione di fatture della

²⁸ RS 641.811.911

TTPCP non pagate. Attualmente, le procedure di revoca delle targhe di controllo non sono compensate in quanto vengono finanziate mediante tasse o emolumenti a livello cantonale. Il compenso delle autorità cantonali d'immatricolazione può essere pertanto ridotto approssimativamente di almeno la metà. Il DFF, che detiene la competenza in materia, consulterà i Cantoni a tempo debito.

Finora, i Cantoni sono compensati dalla Confederazione con 25 milioni di franchi circa (conto 2021) all'anno per l'intensificazione dei controlli del traffico pesante (accordi di prestazioni USTRA); nel quadro dell'apertura di centri supplementari per il controllo del traffico pesante, dal 2023 questo importo verrà innalzato a circa 39 milioni di franchi all'anno (finanziamento dal ricavo della TTPCP). Questi costi non sono riportati nelle stime dei costi. L'introduzione della TTPCP III non incide sul numero delle ore concordate da dedicare ai controlli.

Il progetto non ha ripercussioni specifiche sui Comuni, sulle città, sugli agglomerati e sulle regioni di montagna.

6.3 Ripercussioni sull'economia

Interessato da questo progetto è essenzialmente il settore dei trasporti con le sue oltre 10 000 imprese. Si tratta prevalentemente di piccole e medie imprese con un numero esiguo di veicoli.

Con gli obiettivi del progetto della TTPCP III, l'UDSC mira a ridurre di almeno l'85 per cento l'onere operativo degli stakeholder, segnatamente attraverso sistemi di rilevazione che non devono più essere installati in modo permanente nel veicolo dalle officine e tramite la trasmissione automatizzata dei dati relativi alla prestazione chilometrica che non devono più essere letti e inviati mediante carte chip. L'onere operativo del gestore di una flotta può essere ottimizzato ulteriormente dalla soluzione di un fornitore autorizzato pensata su misura per la flotta di veicoli.

L'ammontare della tassa resta invariato per le imprese interessate. La migrazione verso un nuovo sistema di rilevazione genera per le persone assoggettate al pagamento della tassa un certo onere amministrativo ed eventualmente costi supplementari per l'utilizzo dei servizi di telepedaggio dei fornitori autorizzati. Esse sono libere di scegliere un fornitore del SET o del NETS autorizzato che può offrire loro anche ulteriori prestazioni a pagamento indipendenti dalla TTPCP nell'ambito di un pacchetto di servizi (p. es. gestione della flotta, altri territori di pedaggio) oppure, in alternativa, il fornitore nazionale che deve offrire il suo servizio di rilevazione a titolo gratuito.

Per la migrazione devono solo conferire a un fornitore del SET o del NETS autorizzato, o al fornitore nazionale, l'incarico di rilevare la prestazione chilometrica dei loro veicoli e sostituire gli apparecchi di rilevazione, al momento installati nei loro veicoli, con i nuovi sistemi di rilevazione messi a disposizione dal fornitore. Le operazioni di smontaggio e installazione sono semplici e possono essere effettuate in modo autonomo. In futuro i veicoli non dovranno più sostare in officina per il montaggio e il controllo degli apparecchi di rilevazione della TTPCP e per la dichiarazione dei dati relativi alla prestazione chilometrica si potrà fare a meno delle carte chip, perché non sarà più necessario leggere i dati dell'apparecchio di rilevazione mediante tali carte

inviarli all'UDSC. La responsabilità della trasmissione dei dati è del fornitore del sistema di rilevazione. Il processo di trasmissione è interamente automatizzato e non richiede l'intervento della persona assoggettata al pagamento della tassa.

Scegliendo un fornitore del SET, le imprese di trasporto che circolano nel traffico internazionale possono altresì rinunciare ad apporre sul parabrezza i restanti apparecchi di rilevazione di altri territori di pedaggio europei. A ciò si aggiunge che i detentori non sono più solidalmente responsabili. Essi non dovranno più rispondere per i loro rimorchi trainati con veicoli a motore di altre imprese di trasporto se queste ultime sono insolvibili.

Nel complesso per il settore dei trasporti è possibile prevedere una diminuzione dei costi legati alla regolamentazione. Secondo l'AIR LE-UDSC è ragionevole supporre che il settore dei trasporti possa risparmiare 17,6 milioni di franchi all'anno.

A livello economico generale il progetto mira anzitutto a semplificare la riscossione della tassa. Grazie alla rilevazione, alla dichiarazione e alla tassazione automatica nonché all'armonizzazione con i sistemi europei di rilevazione, l'onere amministrativo complessivo si riduce. La liberalizzazione della rilevazione della prestazione chilometrica introdotta dalla nuova architettura di sistema consente all'economia di entrare in un nuovo campo di attività e di adeguare agilmente la rilevazione allo sviluppo tecnologico, con effetti positivi sulla competitività.

In conclusione, il progetto avrà effetti positivi sulla produttività dello Stato e dei privati, ragione per cui deve essere giudicato positivamente sotto il profilo economico.

6.4 Ripercussioni sulla società

Gli adeguamenti conseguenti alla modifica delle basi legali sono talmente esigui da non essere di fatto avvertiti nella società elvetica.

6.5 Ripercussioni sull'ambiente

Il progetto non ha alcuna ripercussione diretta sull'ambiente. Si tratta di una sostituzione tecnica dell'attuale sistema di rilevazione con uno più moderno e interoperabile.

Gli effetti positivi già prodotti dalla TTPCP sull'ambiente vengono mantenuti. L'ammontare della tassa dipenderà anche in futuro dalla prestazione chilometrica e dalla norma sui gas di scarico, secondo il principio di causalità. I veicoli a motore con valori di gas di scarico elevati pagano tasse superiori. Questo sistema di incentivazione ha dimostrato la sua efficacia. Dalla sua introduzione è possibile constatare una chiara tendenza a preferire veicoli a motore meno inquinanti. La Confederazione rafforza la politica di trasferimento, adeguando periodicamente le tariffe della TTPCP e le classi. L'ultimo declassamento dei veicoli EURO 4 e 5 è avvenuto il 1° luglio 2021.

La TTPCP costituisce un punto centrale della politica di trasferimento svizzera. Come annunciato nel rapporto sul trasferimento del traffico 2021, il nostro Consiglio intende chiarire le questioni relative all'ulteriore sviluppo o della TTPCP. A tale proposito ha

incaricato il DATEC di presentare al più tardi entro la metà del 2023 un progetto da porre in consultazione.

7 Aspetti giuridici

7.1 Costituzionalità

Il progetto si fonda sull'articolo 85 capoverso 1 Cost., che assegna alla Confederazione la competenza per riscuotere la TTPCP.

7.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La modifica della LTTP e dell'OTTP non influenza il rapporto con il diritto europeo. A livello materiale, la riscossione della TTPCP svizzera è sancita nell'Accordo del 21 giugno 1999²⁹ fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri). La Commissione europea ritiene che la direttiva (UE) 2019/520 ricada nel campo d'applicazione dell'accordo sui trasporti terrestri e che debba essere recepita dalla Svizzera. Finora, la delegazione svizzera nel Comitato misto dell'accordo sui trasporti terrestri ha rinviato ai lavori sul presente progetto e comunicato che si valuterà il recepimento della direttiva. La modifica della LTTP non influisce però direttamente su tale accordo poiché l'oggetto degli adeguamenti non è l'ammontare della tassa bensì la migrazione tecnica verso un nuovo sistema di riscossione. Tuttavia, nell'articolo 39, l'accordo sui trasporti terrestri prevede l'obiettivo di un livello adeguato di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio nell'UE e in Svizzera. La Svizzera ha pertanto comunicato l'intenzione di offrire ai veicoli esteri una soluzione equivalente a quella della direttiva, cosa che ha attuato nel 2020 con l'introduzione del SET. Con il presente progetto, la Svizzera si appresta a recepire anche il concetto fondamentale della direttiva in quanto perseguire una politica isolata per i veicoli svizzeri sarebbe insensato.

Nel territorio di riscossione della TTPCP sono compresi anche l'enclave tedesca di Büsingen e il territorio del Principato del Liechtenstein. Entrambi sono parte del territorio doganale svizzero. La riscossione della TTPCP è disciplinata nell'accordo con la Germania (Büdingen)³⁰ e nel trattato con il Principato del Liechtenstein³¹. Entrambi i Paesi ricevono un compenso per la tassa presumibilmente inerente al territorio di

²⁹ RS **0.740.72**

³⁰ Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica federale di Germania relativo al Trattato del 23 novembre 1964 sull'inclusione del Comune di Büsingen am Hochrhein nel territorio doganale svizzero, concernente la riscossione e il versamento di una quota parte della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni riscossa dalla Svizzera sul suo territorio nazionale e su quello del Comune di Büsingen am Hochrhein; RS **0.631.112.136.2**.

³¹ Trattato tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni nel Principato del Liechtenstein; RS **0.641.851.41**.

loro pertinenza. Il Principato del Liechtenstein ha emanato normative proprie che devono essere coerentemente adeguate al diritto svizzero. La delegazione del Liechtenstein nella Commissione mista TTPCP Svizzera–Liechtenstein è stata informata in merito a queste modifiche, affinché possa avviare le misure necessarie. Il Liechtenstein è già stato interpellato nel quadro della procedura di consultazione e della consultazione degli uffici in merito al presente progetto.

7.3 Forma dell’atto

Il progetto contiene norme di diritto che ai sensi dell’articolo 164 capoverso 1 Cost. e dell’articolo 22 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2002³² sul Parlamento (LParl) devono essere emanate sotto forma di decreto federale.

Conformemente all’articolo 163 capoverso 2 Cost. e all’articolo 25 capoverso 2 LParl, per il credito d’impegno è previsto un atto sotto forma di decreto federale semplice, quindi non sottostante a referendum.

7.4 Subordinazione al freno alle spese

Il decreto federale per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni sottostà al freno delle spese secondo l’articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. poiché implica spese uniche di oltre 20 milioni di franchi. Il decreto federale richiede pertanto il consenso della maggioranza dei membri delle due Camere.

7.5 Conformità alla legge sui sussidi

Il progetto non contiene nuove disposizioni in materia di sussidi.

7.6 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell’equivalenza fiscale

I fondamenti del principio di sussidiarietà e del principio dell’equivalenza fiscale sono rispettati. La ripartizione dei compiti garantisce un disciplinamento uniforme. L’attuale ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni non subisce modifiche sostanziali.

³² RS 171.10

7.7 Delega di competenze legislative

L'articolo 11 capoverso 2 nonché l'articolo 11a capoversi 1, 2 e 4 del disegno di modifica della LTTP recano disposizioni concernenti la delega di competenze legislative. Il nostro Consiglio deve essere autorizzato a stabilire le modalità di rilevazione dei chilometri percorsi anche in futuro. Inoltre, dovrà essergli concessa la facoltà di autorizzare o incaricare fornitori di prestazioni per la determinazione dei chilometri percorsi, stabilire le relative condizioni e fissare il compenso dei fornitori autorizzati. L'UDSC ha la competenza di emanare le prescrizioni tecniche e operative per l'autorizzazione dei fornitori di prestazioni.

La delega al nostro Consiglio e all'UDSC è motivata, da un lato, dal progresso tecnologico che esige una capacità tempestiva di risposta e, dall'altro, dall'esigenza di prevedere norme di dettaglio a livello di ordinanza.

7.8 Protezione dei dati

7.8.1 Dati personali

L'esecuzione del presente atto normativo richiede il trattamento di dati personali, degni o meno di particolare protezione, da parte dell'UDSC.

A tale scopo, nel D-LE-UDSC è prevista una base corrispondente. Fino all'entrata in vigore della LE-UDSC, il trattamento dei dati personali è retto dall'articolo 110 e 110a LD.

Oltre ai dati relativi alla persona assoggettata al pagamento della tassa e al veicolo, i fornitori trasmettono quotidianamente all'UDSC anche i dati relativi alla prestazione chilometrica sotto forma di punti di riferimento del GNSS, inclusi i dati relativi a un rimorchio trainato. Il calcolo dei chilometri percorsi necessario per la determinazione della tassa implica il collegamento dei punti di riferimento registrati. Questo collegamento riproduce un profilo del tragitto. Il trattamento dei punti di riferimento del GNSS non costituisce tuttavia una profilazione ai sensi dell'articolo 5 lettera f nLPD. Per una profilazione manca infatti da un lato il requisito della possibilità di identificazione della persona fisica che conduce il veicolo. Dall'altro manca anche la condizione secondo cui la creazione del profilo del tragitto serve per analizzare il comportamento di una persona: il profilo del tragitto viene creato unicamente per la finalità di riscossione della tassa sul traffico pesante. Una base legale per il trattamento di dati personali in una legge in senso formale secondo l'articolo 34 capoverso 2 nLPD è quindi necessaria solo per perseguire e giudicare infrazioni (cfr. art. 110 e 110a LD).

Con i dati raccolti nel veicolo e sulle strade non è possibile collegare automaticamente un profilo del tragitto con una persona fisica. Un collegamento manuale è possibile solo dopo accertamenti individuali presso il detentore del veicolo. Ciò è previsto esclusivamente nelle situazioni in cui vengono perseguite e giudicate infrazioni.

Con grande probabilità, in futuro l'UDSC utilizzerà i dati della TTPCP nell'ambito delle sue analisi dei rischi trasversali in materia di sicurezza e di tasse. Il nostro Consiglio stabilirà per quanto tempo i dati della TTPCP possono essere utilizzati per questa finalità e quando devono essere cancellati. In singoli casi, nell'ambito dell'analisi

dei rischi, non è esclusa una profilazione ai sensi della nLPD. A tale scopo, nel D-LE-UDSC sono previste basi legali corrispondenti.

7.8.2 Posizione giuridica dei fornitori

Ai sensi dell'articolo 5 lettera i nLPD sono organi federali le persone alle quali sono affidati compiti federali. Se queste persone operano in adempimento di questi compiti, a esse si applicano le disposizioni concernenti il trattamento dei dati da parte di organi federali (art. 33-42 nLPD).

Il nostro Consiglio stabilisce, a norma dell'articolo 11 AP-LTTP, le modalità di rilevazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa e può prescrivere l'installazione di dispositivi speciali, sistemi di rilevazione o altri mezzi ausiliari, a prova di manipolazione, per la determinazione dei chilometri percorsi. Può incaricare un fornitore di servizi di mettere a disposizione delle persone assoggettate al pagamento della tassa un servizio per la determinazione dei chilometri percorsi nel territorio doganale (art. 11a cpv. 1 D-LTTP) e autorizzare altri fornitori di servizi a determinare i chilometri percorsi (art. 11a cpv. 2 D-LTTP). Al fine di garantire la correttezza e la disponibilità dei dati necessari per la riscossione della tassa, vengono fissati requisiti dettagliati per i fornitori dei sistemi di rilevazione, che vengono esaminati nel dettaglio nel quadro della procedura di autorizzazione e in seguito continuamente monitorati. Il mandato legale alla collettività pubblica di garantire la rilevazione corretta dei dati necessari per la riscossione della tassa prosegue quindi anche se l'UDSC non lo adempie più direttamente attraverso la consegna in prima persona degli apparecchi di rilevazione. I fornitori di sistemi di rilevazione devono pertanto essere qualificati come organi federali per l'adempimento dei rispettivi compiti previsti dalla legislazione in materia di protezione dei dati. I principi del trattamento dei dati seguono pertanto le prescrizioni degli articoli 33-42 nLPD. Essi vengono considerati nell'ambito della procedura di autorizzazione.

7.8.3 Comunicazione di dati

Nell'ambito della rilevazione dei dati necessari per la riscossione della tassa da parte dei fornitori si configura una comunicazione di dati all'estero. Tale comunicazione deve rispettare le prescrizioni dell'articolo 16 nLPD. Poiché la cerchia dei fornitori è limitata a quelli con sede in uno Stato membro dello Spazio economico europeo o in Svizzera (art. 35 cpv. 2 lett. a AP-OTTP), l'attenzione si focalizza su eventuali procedure di trattamento dei dati eseguite dai fornitori al di fuori di questi Stati. Le prescrizioni di cui all'articolo 16 nLPD vengono considerate nell'ambito della procedura di autorizzazione.

Al contrario, per i fornitori esteri anche la trasmissione all'UDSC dei dati necessari per la riscossione della tassa è considerata come comunicazione di dati all'estero. A

questo specifico riguardo, i fornitori esteri soggiacciono alle prescrizioni del regolamento (UE) 2016/679³³ (RGPD).

7.8.4 Sistema di controllo

Nel traffico stradale i passaggi dei veicoli assoggettati alla TTPCP vengono rilevati per finalità di controllo. Questi punti di rilevazione si trovano sia presso i valichi di confine sia presso ubicazioni fisse o mobili all'intero della Svizzera.

In aggiunta alla rilevazione del luogo e dell'ora del passaggio, viene acquisita anche un'immagine panoramica, una della parte frontale e una della parte posteriore del veicolo o della combinazione di veicoli dalle quali è possibile evincere il genere di veicolo e la targa di controllo con la sigla distintiva di nazionalità. Le immagini della parte frontale e posteriore vengono riconosciute e analizzate automaticamente, e confrontate con i dati del fornitore nella dichiarazione trasmessa.

I dati relativi al passaggio vengono di regola conservati fino al passaggio in giudicato della decisione di tassazione.

7.8.5 Rapporto con il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati

Il RGPD si applica nell'UE al trattamento dei dati di persone fisiche a prescindere dalla cittadinanza o dal luogo di domicilio di queste persone. Il trattamento dei dati personali di una persona fisica con domicilio in Svizzera in uno Stato membro dell'UE ricade pertanto nel campo d'applicazione del RGPD.

Ciò significa che un fornitore con sede in uno Stato membro dell'UE che tratta dati personali in relazione alla riscossione della TTPCP ricade, per il trattamento dei dati, nel campo d'applicazione di tale regolamento. Quando invece un fornitore ha sede in Svizzera e tratta dati che servono alla determinazione della TTPCP, il trattamento dei dati personali ricade nel campo d'applicazione del diritto svizzero in materia di protezione dei dati. Tuttavia, se i dati vengono trattati dal fornitore con sede in Svizzera per la riscossione della tassa nell'UE, il trattamento dei dati ricadrebbe prevedibilmente nel campo d'applicazione del regolamento europeo.

³³ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati), versione della GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

Elenco delle abbreviazioni

AIR LE-UDSC	Analisi d'impatto della regolamentazione della legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC
AP-LTTP	Avamprogetto della legge sul traffico pesante
AP-OTTP	Avamprogetto dell'ordinanza sul traffico pesante
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DaziT	Progetto globale di modernizzazione e trasformazione dell'UDSC
DFF	Dipartimento federale delle finanze
D-LE-UDSC	Disegno della legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC
D-LTTP	Disegno della legge sul traffico pesante
DSRC	Dedicated Short Range Communication
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FTE	Posti a tempo pieno
GNSS	Sistema globale di navigazione satellitare
IDI	Numero d'identificazione delle imprese
LAPub	Legge federale del 21 giugno 2019 sugli appalti pubblici (RS 172.056.1)
LD	Legge del 18 marzo 2005 sulle dogane (RS 631)
LE-UDSC	Legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC
LTTP	Legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante (RS 641.81)
NETS	Servizio nazionale di telepedaggio
NMTS	Servizio nazionale di pedaggio manuale
OBU I	Apparecchio di rilevazione Tripon
OBU II	Apparecchio di rilevazione Emotach
OBU	On Board Unit
OTTP	Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (RS 641.811)
RGPD	Regolamento generale europeo sulla protezione dei dati
SET	Servizio europeo di telepedaggio
SIAC	Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione
SSTR	Sistema di rilevazione strada
TFTP	Tassa forfettaria sul traffico pesante
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

UDSC Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini
USTRA Ufficio federale delle strade

*Allegato 1**Tabella 7***Competenze di UDSC, fornitore, detentore**

	SET		NETS		NMTS		TFTP	
	Veicoli svizzeri	Veicoli esteri						
Registrazione dei dati del veicolo/detentore	Ufficio della circolazione	Fornitore	Ufficio della circolazione	Detentore	Ufficio della circolazione	Detentore	Ufficio della circolazione	Detentore
Consegna del dispositivo	Fornitore	Fornitore	Fornitore	Fornitore	–	–	–	–
Determinazione dei chilometri percorsi	Fornitore	Fornitore	Fornitore	Fornitore	Detentore	Detentore	–	–
Dichiarazione	Fornitore	Fornitore	Fornitore	Fornitore	Detentore	Detentore	Detentore	Detentore
Tassazione	UDSC	UDSC	UDSC	UDSC	UDSC	UDSC	Ufficio della circolazione	UDSC
Incasso	UDSC	Fornitore	UDSC	UDSC	UDSC	UDSC	Ufficio della circolazione	UDSC
Controlli	UDSC							
Creazione dell'infrastruttura	UDSC e terzi							

Allegato 2

Panoramica dei costi e confronto dei costi

Tabella 8

Panoramica dei costi

Panoramica dei costi	TTPCP I e II 1999–2019 (incl. IVA)		TTPCP III 10 anni (parz. senza IVA)	
	Costi d'investimento	Costi di esercizio	Costi d'investimento	Costi di esercizio
	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF
Apparecchio di rilevazione (OBU I)	119	81		
Apparecchio di rilevazione (OBU II)	88			
Terminale di trattamento TTPCP	5,5			
Sistema di radiofari di confine	16			
Sistema di controllo stazionario	50		66,5	71,4
Sistema di controllo mobile	3,5			73,5
Costi di costruzione (terminale e sistemi di controllo)	21			
Sistema informatico (SI TTPCP)	68	75		29,8
Consulenti (fase di sviluppo)	77			
Stampa di fatture e materiale di consumo		63		
Compenso servizi della circolazione stradale		170		56,5
Compenso fornitori di carte-carburante		136		
Smantellamento TTPCP II			21,1	
Esercizio NMTS				2,3
Compenso NETS				63,8
Compenso SET (servizio)				36,8
Compenso SET e fornitori di carte-carburante				70,7
Riserve			8,8	24,1
IVA			7,4	17,7
Informatica TTPCP III (messaggio DaziT)			8,2	
Totale costi di sistema con riserve	448	525	112	446,5
Totale costi di sistema su 10 anni	224	262,5	112	446,5
Totale su 10 anni		486,5		558,5

Tabella 9

Confronto dei costi

Confronto dei costi di sistema		
Totale costi di sistema 10 anni	486,5	551,6
Risparmio personale (DaziT)		- 6,2
Totale con risparmi personale	486,5	552,3
Panoramica dei costi TTPCP III		
Totale costi di sistema 10 anni		112 446,5
Informatica TTPCP III (messaggio DaziT)		- 8,2
TTPCP II Costi per beni e servizi e costi di esercizio (esercizio parallelo)		22,5
Totale panoramica dei costi TTPCP III		103,8 469,0
Totale		572,8