

08.012

**Messaggio  
concernente la legge sul contrassegno stradale**

del 30 gennaio 2008

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali.

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

30 gennaio 2008

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Pascal Couchepin  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

***La riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe deve essere disciplinata a livello di legge. Le disposizioni vigenti sono ampiamente riprese. Le modifiche sono prevalentemente di natura procedurale e redazionale.***

### Situazione iniziale

*L'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe per i veicoli e i rimorchi il cui peso totale non supera le 3,5 tonnellate risale al 1985. La base per la riscossione della tassa è costituita dall'articolo 86 capoverso 2 della Costituzione federale (Cost.). Secondo l'articolo 164 Cost., tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto sono emanate sotto forma di legge federale. Vi rientrano in particolare le disposizioni in materia di cerchia dei contribuenti nonché di oggetto e calcolo dei tributi. L'emanazione della legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali soddisfa quest'esigenza. Per consentire la riscossione della tassa sino all'entrata in vigore della presente legge, resta applicabile l'articolo 36<sup>quinquies</sup> della vecchia Costituzione federale.*

*L'autorizzazione a circolare sulle strade nazionali si ottiene con l'acquisto di un contrassegno autoadesivo. Dal 1995, il prezzo ammonta a 40 franchi per anno civile. In generale, la tassa e il sistema di riscossione sono ben accettati.*

### Contenuto del progetto

*Il sistema attuale che prevede una tassa annuale forfettaria pagata con l'acquisto di un contrassegno autoadesivo viene mantenuto. Per lottare contro gli abusi si devono migliorare costantemente le caratteristiche di sicurezza del contrassegno e intensificare i controlli. I controlli e il perseguimento in procedura semplificata al confine possono essere delegati interamente o parzialmente a terzi mediante contratto. Utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa senza avere prima pagato la tassa o senza avere incollato il contrassegno correttamente costituisce una contravvenzione. L'importo della multa ammonterà a 200 franchi, contro i 100 franchi attuali. Il contrassegno stradale è un valore ufficiale di bollo; la sua riutilizzazione abusiva costituisce pertanto un reato ai sensi dell'articolo 245 del Codice penale.*

# Messaggio

## **1 Puntii essenziali del progetto**

### **1.1 Situazione iniziale**

#### **1.1.1 Cenni storici**

L'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno) risale al 1985; da allora l'Amministrazione federale delle dogane (AFD) è incaricata della sua riscossione. La base per la riscossione della tassa è costituita dall'articolo 86 capoverso 2 della Costituzione federale (Cost.)<sup>1</sup>. Prima dell'entrata in vigore della nuova Costituzione, la riscossione si fondava direttamente sulle disposizioni dettagliate dell'articolo 36<sup>quinquies</sup> della vecchia Costituzione federale (vCost.) e sull'ordinanza sul contrassegno stradale del 26 ottobre 1994<sup>2</sup> (OUSN).

Secondo l'articolo 164 Cost., tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto sono emanate sotto forma di legge federale. Vi rientrano in particolare le disposizioni in materia di cerchia dei contribuenti nonché di oggetto e calcolo dei tributi. Per consentire la riscossione della tassa sino all'entrata in vigore della presente legge, le disposizioni finali del decreto federale del 18 dicembre 1998 su una nuova Costituzione (RU 1999 2556) prevedono alla cifra II capoverso 2 lettera b che rimangano applicabili le pertinenti disposizioni legislative della vecchia Costituzione.

L'elaborazione del presente disegno di legge ottempera al mandato costituzionale. Le disposizioni vigenti sono state ampiamente riprese. Le modifiche sono prevalentemente di natura procedurale e redazionale.

#### **1.1.2 Il contrassegno autoadesivo quale sistema di riscossione della tassa**

L'autorizzazione a circolare sulle strade nazionali di prima e di seconda classe si ottiene con l'acquisto di un contrassegno da incollare sul parabrezza. Dal 1995, il contrassegno costa 40 franchi per anno civile. Rispetto ai pedaggi autostradali in vigore in altri Paesi, si tratta di un prezzo modico. Per i conducenti, il contrassegno è di uso semplice e pratico. In generale, la tassa e il sistema di riscossione sono ben accettati.

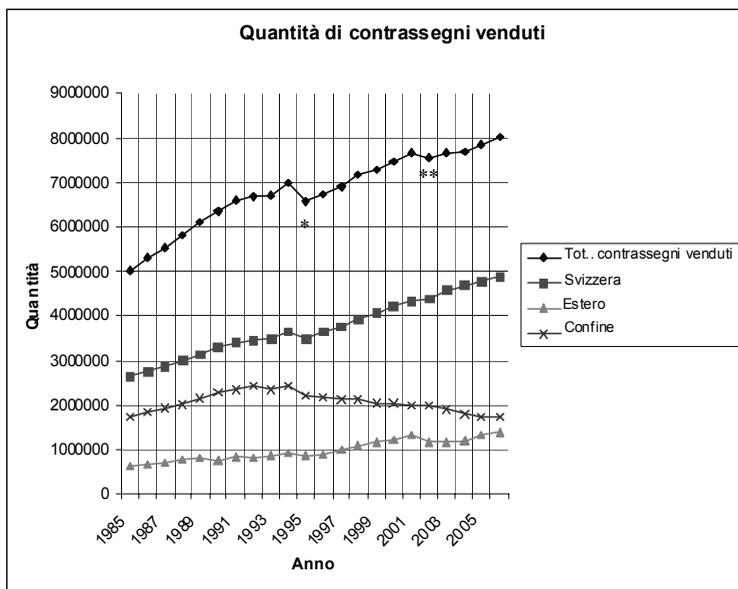
Nel 2006, sono stati venduti 8,01 milioni di contrassegni, di cui 4,88 milioni in Svizzera. Le rete di distribuzione copre tutta la Svizzera; all'estero i contrassegni sono venduti principalmente nelle zone di frontiera e dagli Automobile Club. Al confine e all'estero sono stati venduti rispettivamente 1,74 e 1,39 milioni di contrassegni. Nel 2006, gli introiti sono ammontati a 320,5 milioni di franchi. Il rapporto tra questo importo e i costi è favorevole. L'introduzione del contrassegno, nel 1985, ha comportato costi d'investimento unici pari a 1,5 milioni di franchi. I costi d'esercizio annuali ammontano a 35,2 milioni di franchi. Comprendono le spese ammini-

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> RS 741.72

strative (10,1 milioni di franchi), spese di stampa incluse, e i compensi per i distributori in Svizzera (19,5 milioni di franchi) e all'estero (5,6 milioni di franchi).

Il seguente grafico mostra l'evoluzione delle vendite di contrassegni dal 1985. Dall'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, il numero di contrassegni venduti aumenta costantemente. Unica eccezione il calo delle vendite registrato nel 1995, anno in cui il prezzo del contrassegno è passato da 30 a 40 franchi. Dal 1995, si registra inoltre un costante spostamento della vendita dal confine ai Paesi vicini. Questa evoluzione si spiega con l'estensione della rete dei punti vendita all'estero gestiti da organizzazioni private.

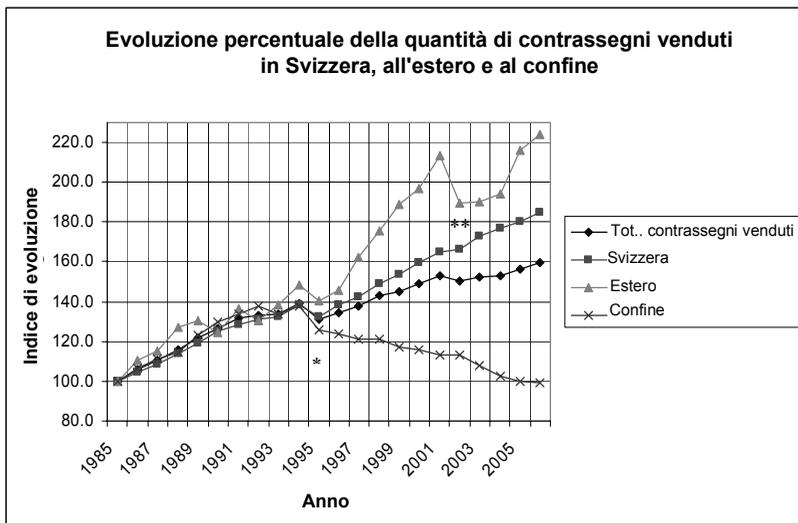


Fonte: Direzione generale delle dogane

\* Aumento del prezzo del contrassegno da 30 a 40 franchi

\*\* Diminuzione delle vendite all'estero, dovuta in particolare a diversi attentati terroristici

Il seguente grafico mostra l'evoluzione percentuale della vendita di contrassegni in Svizzera, all'estero e al confine. Le cifre di vendita relative all'anno 1985 servono da riferimento (= 100 %). Il grafico visualizza chiaramente la tendenza menzionata, cioè il costante trasferimento della vendita dalla frontiera ai Paesi limitrofi. Dopo l'introduzione del contrassegno, all'estero le vendite sono più che raddoppiate. Al confine, invece, si vende la stessa quantità di contrassegni come 22 anni fa.



Fonte: Direzione generale delle dogane

\* Aumento del prezzo del contrassegno da 30 a 40 franchi

\*\* Diminuzione delle vendite all'estero, dovuta in particolare a diversi attentati terroristici

### 1.1.3 Punti deboli del sistema di riscossione

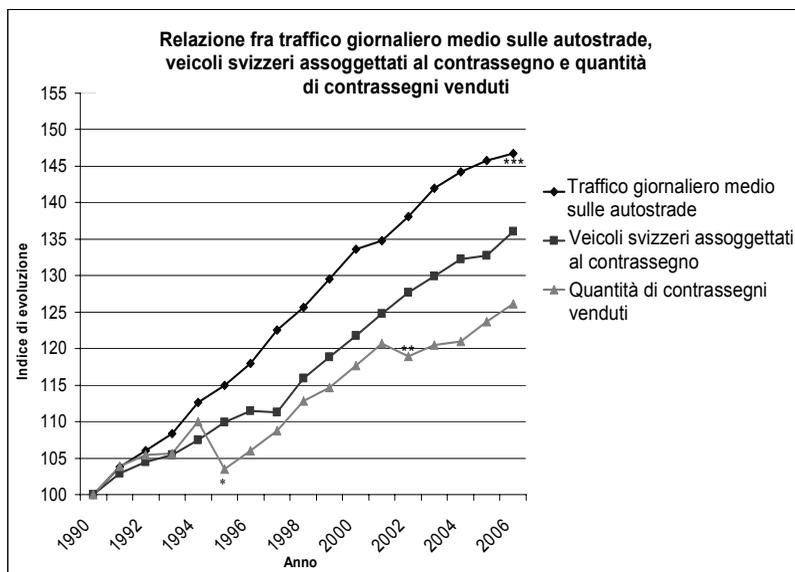
#### Vendita, controllo e utilizzazione abusiva del contrassegno

Il sistema del contrassegno è basato su un importo forfettario annuo e un prezzo basso. Manca tuttavia di flessibilità per quanto riguarda eventuali adeguamenti del prezzo, nuove strutture tariffarie, forme di distribuzione moderne (Internet, telefonia mobile ecc.) e controlli automatizzati. In Svizzera, la vendita del contrassegno è ben organizzata. Presso i valichi autostradali causa a volte interruzioni di traffico. La vendita e i controlli presso gli uffici doganali di confine sono affidati soprattutto al Corpo delle guardie di confine. A causa di compiti superiori di sicurezza e dell'aumento del traffico (+50 %, dall'introduzione del contrassegno nel 1985), i compiti di controllo non possono tuttavia più essere svolti senza lacune.

Il sistema scelto permette di effettuare controlli dell'osservanza dell'obbligo del contrassegno solo se il traffico è bloccato nelle immediate vicinanze delle autostrade, presso gli uffici doganali autostradali, le aree di servizio autostradali e i raccordi autostradali. Il rischio di essere controllati alla frontiera e in Svizzera è relativamente basso in quanto i controlli sono effettuati a campione.

Il seguente grafico mostra che, tra il 2001 e il 2006, l'evoluzione della quantità di contrassegni venduti diverge dall'evoluzione della quantità di veicoli assoggettati alla tassa, da una parte, e dall'evoluzione del volume del traffico sulle strade nazionali, in forte aumento, dall'altra. Dal 2004, il numero di contrassegni venduti e quello dei veicoli assoggettati alla tassa aumentano proporzionalmente; in altre parole la quota di abusi è rimasta stabile; i motivi sono, in particolare, l'aumento

delle vendite di contrassegni all'estero e l'intensificazione delle misure di lotta contro il traffico di contrassegni usati venduti via Internet.



Fonti:

- Veicoli assoggettati alla tassa: Ufficio federale di statistica (UFS)
- Quantità di contrassegni venduti: Direzione generale delle dogane
- Traffico quotidiano medio sulle autostrade: Ufficio federale delle strade (USTRA): *Entwicklungsindizes des Schweizerischen Strassenverkehrs, Fortschreibung 1995–2006: Entwicklung des DTV(24) und des DWV(24)* (dati 2006: stime)

\* Aumento del prezzo del contrassegno da 30 a 40 franchi

\*\* Diminuzione delle vendite all'estero, dovuta in particolare a diversi attentati terroristici

\*\*\* Il traffico giornaliero medio sulle autostrade si riferisce a tutte le categorie di veicoli, ad esempio anche agli autocarri.

Nel 2003, è emerso da ampi rilevamenti (controllo di oltre 46 000 veicoli) che quasi il 5 per cento dei veicoli non era provvisto di contrassegno; inoltre più del 5 per cento dei contrassegni veniva riutilizzato essendo relativamente facile trasferire il contrassegno da un veicolo all'altro, ma relativamente difficile scoprirlo mediante controlli. Nel 2003, la percentuale di abusi era superiore al 10 per cento e corrispondeva a una diminuzione degli introiti annuali dell'ordine di 25–30 milioni di franchi. Dai rilevamenti più recenti svolti nel 2006 (controllo di oltre 61 000 veicoli) risulta una diminuzione della quantità di abusi, stimata al 5 o al 6 per cento. La Confederazione continua comunque a perdere 15–20 milioni di franchi di tasse all'anno. La diminuzione della quantità di abusi si spiega in particolare con l'aumento delle vendite di contrassegni all'estero e con la lotta contro il traffico via Internet.

Alcuni detentori di veicoli esteri ritengono ingiusta la tassa annuale, soprattutto se utilizzano l'autostrada solo per un breve tratto o per poco tempo. Inoltre non accettano per quale motivo il contrassegno acquistato per un solo viaggio attraverso la Svizzera non possa essere riutilizzato per un altro veicolo. I contrassegni usati vengono spesso dati a conoscenti oppure venduti attraverso Internet o annunci pubblici-

tari. L'Amministrazione delle dogane cerca di impedire queste pratiche. Nel 2005 venivano offerti su siti di vendita all'asta 50 contrassegni al giorno; oggi, al massimo 12. Per l'Amministrazione delle dogane, tuttavia, spesso è impossibile o assai difficile provare che il contrassegno è stato riutilizzato. Molti dei contrassegni rivenduti sono già stati utilizzati per un viaggio in Svizzera, ma non sono stati incollati sul parabrezza o sono stati manipolati in modo da poter essere tolti e incollati nuovamente sul supporto originale o su un altro veicolo.

Nell'ambito dell'attuale sistema di riscossione un eventuale aumento del prezzo comporterebbe una diminuzione del grado di accettazione da parte dei conducenti esteri e di conseguenza un aumento della quota di abusi. La situazione si è inasprita da quando, nel 1997, l'Austria ha introdotto un contrassegno con diverse tariffe basate sul periodo di tassazione e sulle categorie dei veicoli. Da un controllo effettuato nel 2003 in Austria è emerso che circa il 4 per cento (ovvero il 2 % in meno rispetto all'anno precedente) dei veicoli era sprovvisto di contrassegno valido. Tale diminuzione è riconducibile principalmente alla presenza di squadre multifunzionali di controllo del traffico: 120 sorveglianti circolano con 40 veicoli per scoprire le infrazioni in materia di pedaggio e di contrassegno. I conducenti si accorgono così che vi è un controllo del rispetto dell'assoggettamento al contrassegno. La sola presenza di questo organo di controllo ha permesso di aumentare gli introiti del 2 per cento.

### **Contrassegno di durata di validità limitata**

In teoria, la vendita di contrassegni di durata di validità limitata e pertanto meno cari potrebbe attenuare un po' il problema della loro riutilizzazione. Sono soprattutto i conducenti stranieri a cercare di togliere il contrassegno dal parabrezza dopo il soggiorno in Svizzera per rivenderlo a un prezzo vantaggioso.

Affinché il contrassegno venga accettato meglio dai conducenti stranieri e il numero di casi di riutilizzazione del contrassegno diminuisca, diversi Paesi europei (Austria, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia) offrono contrassegni di durata di validità limitata. In Svizzera, la vendita di tali contrassegni sarebbe infinitamente più complessa e aggraverebbe ulteriormente le condizioni di circolazione, già difficili, ai valichi doganali. Attualmente, i conducenti stranieri che, nel corso dello stesso anno, passano diversi periodi brevi in Svizzera devono infatti acquistare un solo contrassegno. Se si introducesse un contrassegno di durata di validità limitata, questi conducenti dovrebbero comprare un nuovo contrassegno ogni volta che entrano in Svizzera. Attualmente quasi 1,74 milioni di contrassegni, cioè circa il 22 per cento, sono venduti presso alcuni uffici doganali di confine con forte traffico. La maggior parte dei contrassegni, tuttavia, viene venduta in pochi posti di confine con traffico intenso. L'introduzione di un contrassegno di durata di validità limitata comporterebbe un notevole aumento delle vendite al confine. Gli uffici doganali non dispongono però dell'infrastruttura e del posto necessari. A prescindere dall'utilità, la soluzione richiederebbe l'impiego di almeno 30 persone supplementari per la distribuzione presso i valichi di confine. D'altra parte secondo le esperienze fatte non è neanche possibile trasferire integralmente la vendita all'estero. Inoltre, le esitazioni dei conducenti stranieri di fronte alla scelta tra contrassegno annuale e contrassegno di durata di validità limitata prolungherebbero inevitabilmente la durata delle vendite, per cui ci si allontanerebbe dall'obiettivo perseguito, cioè rendere più fluido il traffico al confine.

Un contrassegno di durata di validità limitata più economico implicherebbe l'adeguamento del prezzo del contrassegno annuale. Di conseguenza i conducenti svizzeri dovrebbero pagare di più per il contrassegno annuale per permettere ai conducenti stranieri di acquistare un contrassegno di durata di validità limitata.

#### **1.1.4 Miglioramenti del sistema di riscossione**

##### **Intensificazione dei controlli**

Per poter lottare efficacemente contro gli abusi, è necessario aumentare il numero di controlli in particolare nel traffico fermo ai valichi di frontiera autostradali, dato che sono soprattutto i conducenti stranieri che cercano di evitare il pagamento della tassa. Le risorse di personale dell'Amministrazione delle dogane sono limitate; dovrebbero essere utilizzate per l'adempimento dei compiti dell'Amministrazione delle dogane e del Corpo delle guardie di confine, che richiedono una formazione adeguata. Un'intensificazione dei controlli ai valichi di frontiera autostradali è tuttavia possibile se i controlli e il perseguimento in procedura semplificata possono essere delegati a organizzazioni private poste sotto l'alta vigilanza della Confederazione. Presso uffici doganali di confine molto frequentati vi sono già organizzazioni private incaricate della vendita dei contrassegni.

##### **Caratteristiche di sicurezza**

Per quanto riguarda le caratteristiche di sicurezza, si stanno valutando nuovi mezzi per impedire che un contrassegno possa essere riutilizzato senza essere distrutto. Le attuali caratteristiche di sicurezza vengono inoltre costantemente perfezionate e adeguate alle nuove norme di sicurezza.

#### **1.1.5 Risultato della procedura di consultazione**

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione approva il progetto. Come proposto dal nostro Collegio nella procedura di consultazione, la parte preponderante auspica mantenere il contrassegno autoadesivo dato che il sistema è economico e ben accettato (almeno sul territorio elvetico). Ritiene anche che si debba lottare contro gli abusi con nuove caratteristiche di sicurezza e intensificando i controlli. La maggioranza dei partecipanti approva l'aumento della multa da 100 a 200 franchi e la possibilità di delegare a terzi il controllo e il perseguimento penale delle contravvenzioni in procedura semplificata. Ritiene che l'introduzione di un contrassegno di durata di validità limitata provochi un dispendio amministrativo troppo elevato. Un sistema che prevede contrassegni di durata di validità limitata meno cari sarebbe inoltre difficile da applicare e peggiorerebbe ulteriormente il traffico al confine.

#### **1.1.6 Motivazione e valutazione della soluzione proposta**

Il nostro Collegio vuole mantenere il contrassegno autoadesivo, che è globalmente ben accettato dalla popolazione. Inoltre, questa soluzione è un mezzo di riscossione della tassa funzionale e semplice, che si è affermato dopo l'introduzione del contras-

segno nel 1985. Pur riconoscendo che il sistema presenta qualche difetto, riteniamo che i provvedimenti previsti permetteranno di migliorare notevolmente la riscossione della tassa e di ridurre il numero di abusi.

Per tutti questi motivi, si propone di mantenere il sistema attuale di riscossione della tassa, cioè il contrassegno autoadesivo. Un cambiamento non è opportuno.

### 1.1.7 Contesto europeo

Ventidue Paesi europei prelevano pedaggi o altre tasse sul traffico stradale. I sistemi di tassa sono molto eterogenei. La struttura delle tariffe è differenziata e il livello dei prezzi è in genere nettamente più elevato che in Svizzera. Nella tabella seguente confrontiamo le reti autostradali e le tasse della Svizzera e di alcuni Stati europei che percepiscono una tassa stradale basata su un criterio temporale.

	Svizzera	Austria	Ungheria	Repubblica Ceca	Slovacchia
Rete stradale assoggettata alla tassa	1758 km	2000 km	500 km	1000 km	300 km
Contrassegno annuo	40 CHF	120 CHF	249 CHF	56 CHF	53 CHF
Contrassegno valido 2 mesi		36 CHF			
Contrassegno mensile			28 CHF	19 CHF	15 CHF
Contrassegno valido 10 giorni		13 CHF	17 CHF		
Contrassegno valido 7 giorni				12 CHF	7 CHF
Contrassegno valido 4 giorni			8 CHF (01.10.–30.04.) 10 CHF (01.05.–30.09.)		
Multa	200 CHF (attualmente 100 CHF)	tra 662 e 7260 CHF Tassa sostitutiva <sup>1</sup> 199 CHF	tra 85 e 427 CHF	fino a 930 CHF	73 CHF

<sup>1</sup> Le persone colpevoli di frode in materia di pedaggio hanno la possibilità di pagare un pedaggio sostitutivo: pagano così il pedaggio dovuto; inoltre si estingue la punibilità per frode e non vi è alcuna denuncia all'autorità. Il pagamento del pedaggio sostitutivo dà diritto all'utilizzazione della rete stradale assoggettata alla tassa il giorno dell'infrazione o il giorno del deposito della polizza di versamento e il giorno seguente.

Spesso al contrassegno si aggiungono tasse speciali per valichi alpini o gallerie. Solo per attraversare l'Austria (viaggio in autovettura dalla Germania all'Italia, passando per l'Austria, e per il relativo ritorno - dopo una vacanza di due settimane) si pagano almeno 31.20 euro (51 fr. 79) di tasse stradali. Tale importo comprende l'acquisto di due contrassegni validi 10 giorni per 7.60 euro (12 fr. 61) l'uno e il pedaggio speciale per il Brennero due volte 8 euro (13 fr. 28). Il transito attraverso l'Austria (100 km) costa dunque più della tassa annuale svizzera (percorso di transito di 300 km).

Gli Stati dell'Europa meridionale riscuotono invece pedaggi basati in genere sulla distanza, che ammontano in media a 10 franchi per 100 km.

*Art. 2* Campo d'applicazione

Secondo l'articolo 36<sup>quinquies</sup> capoverso 1 della vecchia Costituzione federale del 29 maggio 1874 le strade nazionali di prima e di seconda classe sono assoggettate a una tassa. Le disposizioni finali del decreto federale del 18 dicembre 1998 su una nuova Costituzione emanate in occasione della revisione totale della vecchia Costituzione prevedono che tale disposizione rimanga applicabile fino all'entrata in vigore della legge concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. Tenendo conto del messaggio del 20 novembre 1996<sup>3</sup> concernente la revisione della Costituzione federale, il capoverso 1 del disegno di legge riprende questa disposizione.

Per quanto riguarda le strade nazionali assoggettate alla tassa, il legislatore rinvia all'elenco delle strade nazionali<sup>4</sup>, che indica a che classe appartengono. Nella prassi, non si prevede di segnalare le strade assoggettate alla tassa per i seguenti due motivi: gli elevati costi che richiederebbe la segnalazione di oltre 600 inizi e fini di strade; i pannelli fissati ai segnali «Autostrada» e «Semiautostrada» avvertirebbero troppo tardi i conducenti dell'obbligo del contrassegno. Infatti, a partire da questi segnali si applicano regole di circolazione che proibiscono manovre di inversione e retromarcia. I costi per la segnalazione integrale delle strade assoggettate alla tassa sarebbero sproporzionati rispetto all'utilità. Dato che non sono contrassegnate, l'utente può di regola partire dal presupposto che per principio il contrassegno è necessario per tutte le autostrade e semiautostrade contrassegnate conformemente all'ordinanza del 5 settembre 1979<sup>5</sup> sulla segnaletica stradale. Invece, le relativamente poche eccezioni – per esempio le semiautostrade cantonali – sono in genere contraddistinte mediante un pannello che indica che possono essere utilizzate senza contrassegno. Inoltre presso i principali valichi di confine i conducenti stranieri sono informati con apposita segnaletica in merito all'obbligo del contrassegno.

Già nel 1985, anno dell'introduzione del contrassegno, avevamo rinunciato alla creazione di una zona di confine «non assoggettata all'obbligo del contrassegno», in quanto non condividiamo i timori di un possibile trasferimento di gran parte del traffico sulla rete stradale locale a causa dell'obbligo del contrassegno sulle strade nazionali di prima e di seconda classe. Inoltre tale rinuncia offre il vantaggio della chiarezza e della parità di trattamento di tutte le regioni del Paese. Anche gli stranieri non pratici del luogo capiscono immediatamente dove ha inizio e dove termina l'obbligo del contrassegno. Negli oltre venti anni di storia del contrassegno tale scelta ha dato buoni risultati.

*Art. 3* Oggetto della tassa

La tassa deve essere versata per i veicoli a motore e i rimorchi immatricolati in Svizzera e all'estero che circolano su strade nazionali assoggettate alla tassa e non sono assoggettati alla tassa sul traffico pesante. Per veicoli a motore, si intendono i veicoli definiti all'articolo 7 capoverso 1 della legge federale del 19 dicembre 1958<sup>6</sup>

<sup>3</sup> FF 1997 I 248

<sup>4</sup> RS 725.113.11 allegato (elenco delle strade nazionali svizzere)

<sup>5</sup> RS 741.21

<sup>6</sup> RS 741.01

sulla circolazione stradale (LCStr). Le definizioni relative ai rimorchi si trovano agli articoli 19 - 22 dell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>7</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).

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

#### Art. 4                    Eccezioni

Per motivi di parità di trattamento è esentato dall'assoggettamento il minor numero possibile di veicoli. I motivi sono elencati qui di seguito.

*Lettera a:* sono esonerati non solo i veicoli con targhe di controllo militari (come sinora), ma anche quelli muniti di un contrassegno «M+». L'Esercito ricorre infatti in misura sempre maggiore a veicoli civili noleggiati e contrassegnati con «M+» per impieghi militari. Durante questo tipo di impiego tali veicoli sottostanno all'ordinanza dell'11 febbraio 2004<sup>8</sup> sulla circolazione stradale militare (OCSM) e sono guidati da membri dell'Esercito.

I veicoli elencati alla *lettera b* sono eccettuati dall'assoggettamento solo se la loro funzione particolare è segnalata permanentemente come tale – per esempio con luce blu e avvisatore acustico o una scritta – e se sono pertanto riconoscibili come tali da parte degli altri utenti della strada. I veicoli che non si distinguono da quelli «normali» (per esempio i veicoli camuffati della polizia) sono assoggettati alla tassa. Se tutti i veicoli di queste organizzazioni, a prescindere da come sono contrassegnati, fossero esentati dalla tassa, un controllo non sarebbe possibile.

*Lettera f:* al fine di evitare una doppia imposizione, gli assi per trasporti sono eccettuati dall'assoggettamento fintanto che non sono utilizzati come asse anteriore di un rimorchio.

*Lettere g e h:* giusta l'articolo 72 capoverso 3 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>9</sup> sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione; OAC) se l'attestato d'assicurazione è stato depositato, i Cantoni, ricorrendo a una convocazione, possono permettere che un veicolo sia trasferito per la via più breve al luogo d'esame senza targhe e senza licenza di circolazione. Tali veicoli non sono assoggettati alla tassa. L'utilizzazione di una strada nazionale costituisce spesso parte del controllo o dell'esame ufficiale. Anche tali corse sono esonerate dalla tassa.

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

<sup>7</sup> RS 741.41

<sup>8</sup> RS 510.710

<sup>9</sup> RS 741.51

pio secondo il quale i veicoli non possono essere assoggettati contemporaneamente alle due tasse.

*Lettera l:* i venditori di automobili devono spesso spostare veicoli muniti di targhe professionali e circolare, per breve tempo, sull'autostrada con veicoli che restano poi fermi per anni in attesa di essere venduti. Non è opportuno chiedere l'apposizione di un contrassegno per questi spostamenti di veicoli, dato che nella maggior parte dei casi ciò avviene immediatamente in caso di vendita. Questi spostamenti di veicoli sono tuttavia autorizzati solo nei giorni feriali.

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

*Capoverso 3:* secondo l'articolo 3 *capoverso 6* della legge federale sulla circolazione stradale, la competenza di ordinare deviazioni spetta alla polizia cantonale. Se è necessaria una deviazione su una strada nazionale assoggettata alla tassa, la polizia ne informa la Direzione generale delle dogane. Se le circostanze lo giustificano, la polizia sospende temporaneamente l'assoggettamento alla tassa sui tratti di strada nazionale interessati.

#### *Art. 5* Persone assoggettate

La tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è legata al veicolo. Per questo motivo, secondo il disegno di legge il detentore del veicolo ora è assoggettato alla tassa in maniera sussidiaria. In casi eccezionali, per esempio se il conducente del veicolo riesce a eludere il controllo, se rimane sconosciuto o se la sua identità non è svelata dal detentore, è possibile il regresso verso il detentore.

#### *Art. 6* Importo della tassa

L'importo della tassa resta invariato a 40 franchi. Dal 1995, anno in cui è passato dai 30 ai 40 franchi, non è più cambiato. Nel confronto internazionale può essere definito modico (cfr. n. 1.1.7).

#### *Art. 7* Contrassegno

Come sinora, la tassa è pagata con l'acquisto di un contrassegno. Il contrassegno deve essere apposto in modo visibile sul veicolo nei punti prescritti, ovvero, per quanto concerne gli autoveicoli, all'interno del parabrezza (sul lato sinistro o dietro lo specchietto retrovisore) e, per quanto riguarda i motoveicoli e i rimorchi, su una parte non intercambiabile e facilmente accessibile. Il contrassegno acquistato per un rimorchio non deve essere incollato sul parabrezza del veicolo trattore. L'utilizzazione corretta del contrassegno e il posto preciso in cui deve essere incollato saranno disciplinati dalla versione riveduta dell'ordinanza sul contrassegno stradale (OUSN). Il contrassegno apposto conformemente alle prescrizioni perde la sua validità se viene staccato o distrutto. Il contrassegno è valido per un solo veicolo. Staccare il contrassegno e riattaccarlo su un altro veicolo è vietato e costituisce un'infrazione ai sensi dell'articolo 14 *capoverso 3* del presente disegno di legge.

*Art. 8* Periodo di tassazione

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

L'esiguo importo della tassa giustifica, come sinora, la rinuncia al rimborso.

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

*Art. 9* Competenza per la riscossione della tassa

Come sinora, il contrassegno viene rilasciato dall'Amministrazione delle dogane, che si occupa anche della vendita al confine e all'estero. La vendita in Svizzera compete ai Cantoni. Il contrassegno può essere acquistato presso i punti di vendita usuali (posta, aree di servizio, garage, concessionari di automobili ecc.).

*Art. 10* Utilizzazione del prodotto della tassa

L'utilizzazione del prodotto netto si fonda sull'articolo 86 capoverso 3 Cost. ed è disciplinata in modo dettagliato dalla legge federale del 22 marzo 1985<sup>10</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin).

*Art. 11* Controlli

Come sinora, i controlli sono eseguiti dai Cantoni all'interno del Paese e dall'Amministrazione delle dogane al confine.

Per aumentare l'efficienza dei controlli il Dipartimento federale delle finanze (DFF) può, sulla base dell'articolo 18 capoverso 3 del presente disegno di legge, delegare a terzi i controlli e il perseguimento in procedura semplificata. Soltanto i controlli relativi al traffico al confine possono essere delegati dal DFF; i controlli all'interno del Paese continuano ad essere di competenza dei Cantoni.

*Art. 12* Prestazione di garanzie

Poiché attualmente l'esecuzione dei crediti fiscali all'estero non è possibile, le persone assoggettate al pagamento della tassa e domiciliate all'estero devono fornire una garanzia se non pagano la tassa prima di lasciare il Paese. La stessa procedura si applica anche alla riscossione dell'importo delle multe.

<sup>10</sup> RS 725.116.2

*Art. 14*            Contravvenzioni

*Capoverso 1:* vi è contravvenzione se si utilizzano le strade nazionali assoggettate alla tassa senza avere prima pagato la tassa. Vi è contravvenzione anche se il contrassegno non è stato incollato correttamente o non è stato incollato del tutto allo scopo di riutilizzarlo per altri veicoli.

Per ridurre gli abusi, si devono intensificare i controlli e aumentare notevolmente l'importo della multa. Per assolvere la sua funzione, la multa deve dissuadere i conducenti dal circolare senza contrassegno. Attualmente, la multa ammonta a 100 franchi. Una persona ammortizza questo importo prima di aver circolato per tre anni senza contrassegno (3 × 40 franchi). Pagandola non fa altro che pagare posticipatamente le tasse dovute. Per tal motivo è assolutamente indispensabile che l'importo della multa passi da 100 a 200 franchi. «Circolare senza contrassegno» diventerebbe «reddizio» solo dopo cinque anni. Dato che i controlli saranno intensificati, il rischio di essere sottoposto ad un controllo in un periodo di cinque anni raddoppierebbe. L'importo della multa previsto nel disegno di legge è ancora inferiore alla media delle multe riscosse per infrazioni analoghe in altri Paesi europei ed è nettamente inferiore all'importo massimo delle multe disciplinari per altre contravvenzioni alle prescrizioni sulla circolazione stradale, cioè 300 franchi (art. 1 cpv. 2 della legge del 24 giugno 1970<sup>11</sup> sulle multe disciplinari, LMD).

*Capoverso 2:* se non è possibile fermare il veicolo o identificare il conducente, la multa è notificata al detentore del veicolo assoggettato alla tassa. In genere il conducente è anche il detentore. Questa procedura è applicata anche ai controlli di velocità nella circolazione stradale. Se il detentore nega che il veicolo abbia circolato su una strada nazionale senza contrassegno, spetta all'AFD fornirne la prova.

*Capoverso 3:* il contrassegno stradale è un valore ufficiale di bollo che, una volta incollato su un veicolo, è valido solo per quest'ultimo. Non appena viene tolto da un veicolo, il contrassegno è considerato annullato. È vietato apporre su un altro veicolo un contrassegno tolto e dunque annullato sfruttando l'adesivo residuo o utilizzando un film adesivo o un altro mezzo. È assolutamente vietato manipolare il contrassegno (incollarlo su un supporto trasparente, ricoprirlo di un film adesivo, ridurne l'adesività ecc.) per poterlo riutilizzare dandogli l'apparenza di un contrassegno ancora valido. La manipolazione di contrassegni costituisce un'infrazione ai sensi dell'articolo 245 del Codice penale (CP)<sup>12</sup>. Questo genere di infrazione è punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria. Per la falsificazione di contrassegni vige la stessa disposizione penale.

*Art. 16*            Perseguimento penale da parte dei Cantoni

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

<sup>11</sup> RS 741.03

<sup>12</sup> RS 311.0

## Art. 17 Prescrizione

Secondo l'articolo 109 CP il perseguimento penale e la pena per *contravvenzioni* si prescrivono in tre anni. Il disegno di legge menziona qui esplicitamente questo termine di prescrizione in riferimento alle contravvenzioni di cui all'articolo 14 capoverso 1.

Il perseguimento penale e la pena per *reati* di cui all'articolo 245 CP si prescrivono nel termine previsto nel Codice penale.

## Art. 18 Esecuzione

*Capoverso 2:* il disegno abilita il Consiglio federale a stipulare accordi internazionali che semplificano l'esecuzione della presente legge. Sono ipotizzabili accordi bilaterali che regolano la questione dell'incasso delle multe all'estero. Con alcuni Stati vi sono già più convenzioni e accordi internazionali nei settori della cooperazione in materia di polizia e dell'assistenza giudiziaria<sup>13</sup>.

*Capoverso 3:* è necessario delegare a terzi alcuni compiti. Già oggi, presso i più importanti valichi autostradali, si ricorre a organizzazioni private per la vendita dei contrassegni all'entrata in Svizzera. Secondo il disegno di legge, l'Amministrazione delle dogane avrà la possibilità di delegare ad un'organizzazione privata il controllo e il perseguimento in procedura semplificata anche all'uscita dal nostro Paese mediante accordi in cui il raggio d'azione, i diritti e i doveri degli organi di controllo sono chiaramente specificati. Ciò permetterà di intensificare temporaneamente i controlli senza ricorrere al personale specializzato dell'Amministrazione delle dogane. Le persone incaricate devono tuttavia seguire la formazione necessaria per svolgere i loro compiti. L'Amministrazione delle dogane, mantiene l'alta sorveglianza e il potere di decisione. I controlli e il perseguimento sul territorio svizzero continuano ad essere di competenza delle polizie cantonali; sono svolti conformemente alle legislazioni di polizia cantonali.

## Art. 19 Compenso

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

### **3 Ripercussioni (costi, fabbisogno di personale, maggiori introiti)**

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

Il mantenimento del sistema attuale di contrassegno e di una tassa annuale di 40 franchi non ha ripercussioni sul personale. Per poter lottare efficacemente contro gli abusi, la cui esistenza è incontestabile, è indispensabile intensificare i controlli.

<sup>13</sup> Per esempio Convenzione europea di assistenza giudiziaria in materia penale, del 20 aprile 1959 (Convenzione europea di assistenza giudiziaria, CEAG, RS **0.351.1**); Accordo del 27 aprile 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania sulla cooperazione transfrontaliera in materia di polizia e giudiziaria (Ac. tra la Svizzera e la Germania in materia di polizia, RS **0.360.136.1**), che contiene un capitolo (art. 34 ss.) sulla cooperazione quando vengono commesse infrazioni delle norme in materia di circolazione stradale.

La nuova disposizione costituita dall'articolo 18 capoverso 3 permette di delegare i controlli a organizzazioni private. Le spese annue supplementari di 1–2 milioni di franchi provocate dall'intensificazione dei controlli saranno ampiamente compensate dall'aumento degli introiti registrato nello stesso periodo, stimato a 5 milioni di franchi.

### **3.2 Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni**

Per il raddoppiamento dell'importo della multa e l'eventuale intensificazione dei controlli all'interno del Paese, i Cantoni possono registrare un netto aumento degli introiti derivanti dalle multe. Non dovrebbero esserci altre ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni.

### **3.3 Ripercussioni per l'economia**

La LUSN non comporta costi supplementari per gli operatori economici. Conformemente all'articolo 86 capoverso 3 Cost. e alla legge federale del 22 marzo 1985<sup>14</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin), il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali è impiegato per compiti e spese connessi alla circolazione stradale.

## **4 Rapporto con il programma di legislatura**

Il presente disegno non è stato annunciato nel rapporto sul programma di legislatura 2003–2007 del 25 febbraio 2004<sup>15</sup>. Per ottemperare al mandato costituzionale secondo cui tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto sono emanate sotto forma di legge federale, è tuttavia opportuno emanare la LUSN. La LUSN sostituisce inoltre le disposizioni finali del decreto federale del 18 dicembre 1998 su una nuova Costituzione (cifra II capoverso 2 lettera b), l'articolo 36<sup>quinquies</sup> della vecchia Costituzione e l'ordinanza del 26 ottobre 1994 concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali.

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità e legalità**

L'articolo 86 capoverso 2 Cost. conferisce alla Confederazione la competenza di riscuotere una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali con veicoli a motore e rimorchi non sottostanti alla tassa sul traffico pesante.

<sup>14</sup> RS 725.116.2

<sup>15</sup> FF 2004 969

## **5.2 Rapporto con il diritto europeo**

La CE ha approvato la direttiva 2004/52 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio<sup>16</sup>, la cui entrata in vigore è prevista per il 2008 (veicoli pesanti) e il 2010 (altri veicoli). La direttiva consente l'armonizzazione tecnica dei sistemi installati nei veicoli e si riferisce esplicitamente ai sistemi di telepedaggio già utilizzati o previsti per la riscossione delle tasse sul traffico stradale commisurate alle prestazioni. Nell'articolo 1 capoverso 2 lettera b si sottolinea in modo esplicito che la direttiva non si applica ai sistemi di telepedaggio stradale che non richiedono l'installazione di apparecchiature a bordo. La direttiva non concerne dunque il sistema del contrassegno autoadesivo.

La Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio del 24 febbraio 2005<sup>17</sup>, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie dovrebbe semplificare il recupero di tali somme all'interno dell'UE. Finora il perseguimento transfrontaliero dei delinquenti era molto difficile e in parte semplicemente impossibile. La Decisione quadro non è vincolante per la Svizzera fintanto che non è ripresa in un accordo stipulato con l'UE. La Svizzera potrebbe disciplinare la riscossione delle multe all'estero anche mediante accordi bilaterali con Stati terzi. L'interesse di alcuni Stati membri ad una relativa direttiva è molto grande. Tuttavia al momento non vi sono progetti concreti.

## **5.3 Forma dell'atto**

Le disposizioni importanti che contengono norme di diritto devono essere emanate sotto forma di legge federale (art. 163 cpv. 1 e art. 164 cpv. 1 Cost.). Questi requisiti sono adempiuti. La presente legge sottostà a referendum facoltativo (art. 141 cpv. 1 lett. a Cost.).

<sup>16</sup> Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità; GU L 166 del 30.4.2004, pagg. 124; rettificata dalla GU L 200 del 7.6.2004, pag. 50.

<sup>17</sup> GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16.

