



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Politica

Modifica dell'ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM)

Rapporto esplicativo



Compendio

Il presente progetto apporta le modifiche all'ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM; RS 744.103) rese necessarie a seguito della modifica della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS; RS 744.10).

Situazione iniziale

Dopo l'approvazione, l'8 giugno 2020, del «pacchetto sulla mobilità I» da parte dell'Unione europea (UE), si applicano nel settore stradale nuove norme giuridiche che hanno per oggetto, tra le altre cose, l'accesso al mercato e alla professione nonché lo scambio d'informazioni e l'assistenza amministrativa tra gli Stati membri dell'UE nell'ambito del trasporto stradale. L'obiettivo è quello di garantire una concorrenza leale tra le imprese. L'armonizzazione più consistente del diritto svizzero con le nuove norme dell'UE è già avvenuta tramite la revisione della LPTS. Oltre alle modifiche alla LPTS, risultano ora necessarie alcune modifiche all'OATVM.

Contenuto del progetto

Il presente progetto mira in particolare a disciplinare in modo dettagliato, a livello di ordinanza, le condizioni e i requisiti per il rilascio di un'autorizzazione di accesso alle professioni di trasportatore su strada. Le modifiche all'OATVM concretizzano in tal senso le disposizioni riviste e introdotte di recente nella LPTS.

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

Nel giugno 2020 la UE ha approvato una riforma cruciale per il trasporto su strada, ovvero la prima parte del «pacchetto sulla mobilità» (di seguito «pacchetto sulla mobilità I»). Questo pacchetto parziale comprende i seguenti atti giuridici:

- regolamento (UE) 2020/1054¹;
- regolamento (UE) 2020/1055²;
- direttiva (UE) 2020/1057³.

Le nuove disposizioni prevedono misure per promuovere una concorrenza leale nel settore.

Con la modifica della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada⁴ (LPTS), la Svizzera ha attuato in larga misura la parte del pacchetto sulla mobilità I contenuta nel regolamento (UE) 2020/1055. Inoltre, l'adeguamento della LPTS ha creato le condizioni per l'attuazione in Svizzera del regolamento di esecuzione (UE) 2016/480⁵ e del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1440⁶.

Le deliberazioni parlamentari riguardanti la LPTS si sono concluse e la LPTS rivista è stata adottata dal Parlamento nella sessione estiva del 2024. Il termine per il referendum scade il 3 ottobre 2024. In base ai riscontri ricevuti durante la consultazione sulla LPTS, non è da attendersi un referendum.

Il Consiglio federale è responsabile dell'esecuzione della LPTS e, secondo quest'ultima, ad esso compete la definizione dei dettagli dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada. Per l'attuazione del regolamento (UE) 2020/1055, oltre alle summenzionate modifiche alla LPTS, sono necessarie modifiche all'ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada⁷ (OATVM). Queste modifiche mirano a concretizzare le disposizioni della LPTS in singoli ambiti.

1.2 Procedura

Nell'ambito della revisione della LPTS, si è tenuta dal 23 febbraio 2022 al 31 maggio 2022 una procedura di consultazione che ha avuto come esito un numero limitato di risposte. La consultazione non ha evidenziato aspetti particolarmente critici per la stesura del presente progetto. Secondo l'articolo 3 capoverso 1 lettera d della legge federale del 18 marzo 2005⁸

¹ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1.

² Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17.

³ Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49.

⁴ RS 744.10.

⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione, del 1° aprile 2016, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010, GU L 87 del 2.4.2016, pag. 4.

⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1440 della Commissione, dell'8 agosto 2017, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, GU L 206 del 9.8.2017, pag. 3.

⁷ RS 744.103.

⁸ RS 172.061

sulla procedura di consultazione (LCo) le modifiche all'OATVM sono, in linea di principio, soggette alla procedura di consultazione. Tuttavia, nel presente caso esse si limitano a concretizzare alcune disposizioni riviste e introdotte di recente nella LPTS; non vengono disciplinati nuovi aspetti che vadano oltre quelli già introdotti con la revisione della LPTS. Pertanto, poiché a seguito dalla consultazione già effettuata riguardo a quest'ultima le posizioni delle parti interessate sono note, non sono da attendersi nuovi risultati da una nuova consultazione. In base all'articolo 3a capoverso 1 lettera b LCo, si può dunque rinunciare a una procedura di consultazione.

Con l'entrata in vigore dell'OATVM, il Consiglio federale determinerà anche l'entrata in vigore della LPTS, già adottata dal Parlamento.

Al fine di confermare formalmente l'equivalenza con il diritto dell'UE delle disposizioni recepite, dopo la loro adozione la Commissione europea sarà invitata a condurre un'analisi della LPTS e dell'OATVM.

2 Punti essenziali del progetto

Oltre all'attuazione del regolamento (UE) 2020/1055, il presente progetto contiene alcune modifiche che non sono direttamente volte all'attuazione del diritto dell'UE. Esse riguardano, da un lato, il mandato conferito dalla legge al Consiglio federale di regolamentare i dettagli della cancellazione e della distruzione dei dati nel registro delle imprese di trasporto su strada. Dall'altro, riguardano l'elenco dei documenti richiesti per la prova della capacità finanziaria. In questo caso, il testo dell'ordinanza modificata va a rispecchiare la prassi attuale.

2.1 La normativa proposta

Le modifiche proposte all'OATVM mirano principalmente a concretizzare e, in alcuni punti, a inasprire i requisiti per la capacità finanziaria e per la prova di avere una sede effettiva e stabile in Svizzera. Le principali modifiche sono descritte in sintesi qui di seguito; i commenti dettagliati sono riportati nel capitolo 3.

2.1.1 Prova della capacità finanziaria

Con la modifica della LPTS, l'obbligo di autorizzazione è stato esteso alle imprese che utilizzano veicoli o combinazioni di veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate, ma al massimo 3,5 tonnellate, per il trasporto professionale di merci nel traffico transfrontaliero. La LPTS regola i principi della prova della capacità finanziaria (art. 6). Il Consiglio federale ha la competenza di determinare gli importi di base di cui un'impresa deve disporre per poter dimostrare la propria capacità finanziaria. Con il presente progetto vengono ora specificati anche gli importi per i veicoli con un peso di oltre 2,5 tonnellate, ma al massimo 3,5 tonnellate. Allo stesso tempo, vengono modificati gli importi già previsti (v. cap. 3 per maggiori dettagli). Con questo progetto si è colta anche l'occasione per rivedere i requisiti per la prova della capacità finanziaria.

2.1.2 Prova di avere una sede effettiva e stabile in Svizzera

Avere una sede effettiva e stabile in Svizzera è già ora un requisito per ottenere l'autorizzazione di accesso alle professioni di trasportatore su strada. La nuova normativa europea

specifica e inasprisce i criteri per dimostrare l'adempimento di questo requisito. Il presente progetto recepisce dunque nell'OATVM i requisiti rivisti per la prova di avere una sede effettiva e stabile in Svizzera.

3 Commento ai singoli articoli

Titolo dell'atto e ingresso

La LPTS rivista ha un nuovo titolo. Per coerenza, il titolo della presente ordinanza e il suo ingresso devono essere adattati a quello della LPTS e ai suoi articoli modificati.

Art. 3 Capacità finanziaria

Alla luce della sua ampiezza, il contenuto normativo originario dell'articolo 3 è stato suddiviso in due disposizioni (art. 3 e 3a).

L'estensione dell'obbligo di autorizzazione alle imprese che utilizzano veicoli o combinazioni di veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate per il trasporto professionale di merci richiede anche un adeguamento dei criteri relativi alla prova della capacità finanziaria. Un'impresa deve già oggi disporre di capitale proprio e riserve corrispondenti al numero di veicoli di oltre 3,5 tonnellate utilizzati. Ora devono essere specificati anche gli importi per i veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate. Al Consiglio federale spetta la competenza di stabilire gli importi di base per la prova della capacità finanziaria; a tal fine esso si orienta agli importi di base applicabili nell'UE secondo l'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1071/2009⁹. Gli importi di riferimento sono attualmente fissati a 11 000 franchi svizzeri per il primo veicolo e a 6000 franchi svizzeri per ogni ulteriore veicolo di oltre 3,5 tonnellate. L'articolo 3 sancirà anche in futuro questa regola di base. Tuttavia, gli importi attuali si basano sul tasso di cambio al momento dell'entrata in vigore dell'OATVM, ovvero il 1° gennaio 2016. Al tasso di cambio attuale (che si mantiene ormai stabile da anni), questi importi risultano troppo alti; per questo motivo, il presente progetto li riduce. Per i veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate, ma al massimo 3,5 tonnellate, sarà richiesto un importo inferiore come prova della capacità finanziaria e, di conseguenza, i relativi importi per il capitale proprio e le riserve risultano più bassi. Il *capoverso 1* regola i casi in cui un'impresa utilizzi almeno un veicolo con un peso totale di oltre 3,5 tonnellate. Il *capoverso 2* regola invece i casi in cui vengano impiegati solo veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate.

Il *capoverso 3* prevede anche la possibilità di fornire la prova della capacità finanziaria attraverso una garanzia bancaria, nel caso in cui il capitale proprio e le riserve non coprano gli importi richiesti. Questa possibilità è già prevista dall'ordinanza attuale (art. 3 cpv. 1 e cpv. 5 OATVM); per questo motivo le due disposizioni possono essere riprese, riunendole. La possibilità di fornire la prova della capacità finanziaria attraverso una garanzia bancaria sussiste indipendentemente dal fatto che si utilizzino i veicoli di cui al *capoverso 1* o *2*.

⁹ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

Art. 3a Prova della capacità finanziaria

Nel *capoverso 1* viene ripresa senza modifiche dal diritto già in vigore la disposizione di cui all'articolo 3 *capoverso 2*. Il *capoverso 2* disciplina ora anche il caso in cui le imprese individuali non dispongano di un conto annuale. Ciò corrisponde alla prassi già in atto.

Il *capoverso 3* corrisponde, in linea di principio, all'attuale articolo 3 *capoverso 3*; anche esso viene adattato alla prassi esistente. Già allo stato attuale, le imprese esistenti da meno di 15 mesi non sono tenute a presentare come prova della capacità finanziaria un piano d'esercizio (lett. b), attestazioni concernenti i crediti d'esercizio accordati all'impresa (lett. c) o un inventario degli oneri gravanti sul capitale dell'impresa (lett. d). Questi requisiti vengono quindi cancellati. Al loro posto vengono ritenuti sufficienti altri documenti non menzionati in precedenza (conto annuale attuale). L'OATVM viene quindi modificata di conseguenza. La lettera b menziona ora il conto annuale, comprendente il conto economico e il bilancio, come possibile prova della capacità finanziaria per le aziende esistenti da meno di 15 mesi.

Il *capoverso 4* è ripreso senza modifiche dall'attuale articolo 3.

Art. 4 cpv. 1 lett. c

Questa modifica riguarda solo il testo italiano. Nel 2016, il titolo di «Disponente di trasporti e logistica con attestato professionale federale» è stato modificato in «Specialista dei trasporti e della logistica con attestato professionale federale», in accordo con la Divisione della formazione professionale del Canton Ticino. Questo titolo va quindi ora aggiunto nel testo italiano dell'ordinanza.

Art. 5a Prova di avere una sede effettiva e stabile in Svizzera

Il regolamento (UE) 2020/1055 specifica e inasprisce in parte i requisiti per la prova di avere una sede effettiva e stabile in Svizzera (modifica dell'art. 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009). Le *lettere a–e* intendono concretizzare tale prova (v. art. 4 cpv. 1 lett. d LPTS), in linea con i requisiti del diritto dell'UE. Questi criteri dovrebbero rendere più semplice per le autorità competenti stabilire se un'impresa ha effettivamente una sede in Svizzera o se si tratta di una «società bucalettere». Per quanto riguarda la *lettera a*, va sottolineato in particolare che l'originale dell'autorizzazione continuerà ad essere rilasciato in forma cartacea (v. anche commento relativo all'art. 11 cpv. 1).

Titolo prima dell'art. 11 e art. 11

Già allo stato attuale, l'originale dell'autorizzazione deve essere conservato presso la sede dell'impresa. Così è riportato sulle autorizzazioni rilasciate dall'UFT e si tratta quindi già di una pratica standard. La modifica dell'ordinanza fornisce quindi l'occasione per sancire tale obbligo a livello di ordinanza (art. 11 cpv. 1). Ciò richiede una conseguente riformulazione del *titolo della sezione 5*. I *capoversi 2 e 3* corrispondono all'attuale articolo 11, con l'eccezione di alcuni adeguamenti linguistici dovuti al nuovo *capoverso 1*.

Sezione 6 Registro delle imprese di trasporto su strada

Questa parte dell'ordinanza contiene numerose modifiche minori, commentate qui sinteticamente.

Già a livello di legge (art. 9 LPTS), il registro tenuto dall'UFT è stato rinominato in senso più generico, poiché esso non serve più solo a valutare l'affidabilità dei gestori dei trasporti, ma contiene anche informazioni generali sulle imprese di trasporto su strada autorizzate. A

livello di ordinanza, ciò comporta in particolare un nuovo titolo per la sezione 6 e una modifica formale dell'*articolo 12*. Anche *l'articolo 13 capoverso 1* si riferisce alle disposizioni riviste della LPTS (art. 9). Inoltre, il riferimento all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009 è ora limitato al paragrafo 1, che riguarda i punti di contatto. L'articolo 18 è stato largamente rivisto e presenta ulteriori contenuti normativi; pertanto un riferimento generale sarebbe stato eccessivo.

Art. 13a

Secondo il regolamento (UE) 2020/1055, le autorità competenti devono fornire le informazioni richieste entro trenta giorni lavorativi (modifica dell'art. 18 par. 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009). Il riferimento è alle richieste che hanno come oggetto le informazioni relative alla sede effettiva e stabile come requisito per l'autorizzazione. Indipendentemente dal fatto che la Svizzera aderisca in futuro al sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012¹⁰ o che per l'assistenza amministrativa reciproca si continui a fare capo a richieste dirette all'autorità competente, questo termine per l'elaborazione delle richieste di informazioni va ora recepito nella legislazione svizzera.

Art. 14a

Secondo l'articolo 9 capoverso 5 lettera c LPTS, il Consiglio federale regola le modalità di cancellazione e distruzione dei dati del registro delle imprese di trasporto su strada. Il nuovo articolo 14a serve proprio a questo. Fino a qualche anno fa, le imprese di trasporto presentavano le loro domande in forma cartacea. Dopo la scadenza o la revoca dell'autorizzazione, la documentazione della domanda veniva restituita per posta all'impresa interessata. Con il progredire della digitalizzazione, sempre più domande vengono presentate per via elettronica. Di conseguenza, si deve regolamentare nel dettaglio la cancellazione e la distruzione dei rispettivi dati elettronici. La lettera a non ha bisogno di spiegazioni. La lettera b si applica, ad esempio, se un'impresa di trasporto cambia il proprio gestore dei trasporti durante il periodo di validità dell'autorizzazione e questo gestore non ha in corso un mandato come gestore dei trasporti con nessun'altra impresa. In questo caso, non c'è più motivo di conservarne elettronicamente i dati, in particolare le informazioni del casellario giudiziale per la prova dell'affidabilità.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni e sull'economia, la società e l'ambiente

Il presente progetto riguarda l'esecuzione della già adottata LPTS. Pertanto, non si prevedono ripercussioni per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni o sull'economia, la società e l'ambiente che vadano al di là di quelle, previste e già illustrate, della modifica della LPTS stessa.

¹⁰ Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI»), GU L 316 del 14.11.2012, pag.1.