



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Dipartimento federale dell'economia,
della formazione e della ricerca DEFR

23 febbraio 2022

Legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada

Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione

Progetto posto in consultazione

Compendio

Dopo l'approvazione del «pacchetto sulla mobilità I» dell'8 luglio 2020 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 il distacco e l'assistenza amministrativa tra gli Stati membri dell'UE nell'ambito del trasporto stradale nell'area UE. Nel trasporto transfrontaliero riguardano l'introduzione di criteri per l'accesso alla professione (licenza) per le imprese che utilizzano veicoli commerciali leggeri (oltre 2,5 tonnellate) a scopo professionale e l'implementazione di misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere». Gli atti normativi regolano inoltre la cooperazione amministrativa e l'assistenza amministrativa tra due Stati membri nell'ammissione al mercato e alla professione nonché nello svolgimento dei controlli sulle condizioni salariali e lavorative minime nell'ambito del distacco di un autotrasportatore. Il presente progetto è inteso ad adeguare il diritto svizzero alle nuove norme UE. Questo richiede una modifica della legge federale del 20 marzo 2009¹ sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS) e un adeguamento della legge dell'8 ottobre 1999² sui lavoratori distaccati (LDist).

² RS 823.20

Indice

Progetto posto in consultazione	2	
Compendio	2	
1 Punti essenziali del progetto	4	
1.1 Situazione iniziale nel settore del trasporto stradale nell'UE	4	
1.2 Situazione iniziale nel settore del trasporto su strada in Svizzera	5	
1.2.1 Accesso alle professioni di trasportatore su strada	5	
1.2.2 Distacchi nel trasporto su strada transfrontaliero	6	
1.3 Delimitazione del progetto	7	
1.4 Atto mantello	8	
1.5 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie nazionali del Consiglio federale	8	
1.6 Interventi parlamentari	9	
2 La normativa proposta	9	
2.1 Accesso alla professione	9	
2.1.1 Obbligo di licenza a partire da 2,5 tonnellate	9	
2.1.2 Società bucalettere	10	
2.1.3 Modulo IMI 2020/1055	11	
2.1.4 ERRU 11	11	
2.1.5 Vari adeguamenti della LPTS	12	
2.2 Distacco di lavoratori nel trasporto su strada	12	
2.2.1 Varianti per un recepimento	13	
2.2.2 Modifica per fasi della LDist	15	
2.2.3 Modifica proposta	15	
2.3 Attuazione	15	
3 Commento ai singoli articoli	16	
3.1 Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada	16	
3.2 Legge sui lavoratori distaccati	22	
4 Ripercussioni	25	
4.1 Ripercussioni per la Confederazione	25	
4.1.1 Ripercussioni nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore su strada	25	
4.1.2 Ripercussioni nell'ambito della LDist	26	
4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	27	
4.2.1 Ripercussioni nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore su strada	27	
4.2.2 Ripercussioni nell'ambito della LDist	27	
4.3 Ripercussioni sull'economia	28	
5 Aspetti giuridici	28	
5.1 Costituzionalità	28	
5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	28	
5.3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	29	
5.4 Protezione dei dati	29	
Elenco delle abbreviazioni	30	

Situazione iniziale

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale nel settore del trasporto stradale nell'UE

Dai Trattati di Roma e fino alla fine degli anni 1980, il trasporto stradale transfrontaliero era soggetto a contingentamento (scambio di autorizzazioni tra i Paesi). Il cabotaggio nazionale (trasporto tra due località di uno Stato membro da parte di un trasportatore su strada di un altro Stato membro) era vietato. Negli anni 1990, per le imprese di trasporto su strada con sede nell'UE sono state introdotte regole per l'ammissione al trasporto stradale transfrontaliero e per il cabotaggio. Queste regole si basavano su criteri qualitativi (i quattro criteri per l'accesso alla professione, vale a dire la sede, l'onorabilità, l'idoneità finanziaria e l'idoneità professionale) e includevano un divieto di qualsiasi limitazione quantitativa o discriminazione sulla base della nazionalità o del luogo di stabilimento.

Il 1° giugno 2002 è entrato in vigore l'Accordo del 21 giugno 1999³ fra la Confederazione svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri, ATT). Sempre il 1° giugno 2002 è entrata in vigore la modifica della Convenzione istitutiva del 4 gennaio 1960⁴ dell'Associazione europea di libero scambio (AELS). Questa convenzione disciplina nella sua appendice P allo stesso modo l'accesso al mercato nell'ambito del trasporto terrestre tra gli Stati AELS.

Nel trasporto tra la Svizzera e gli Stati UE o gli altri Stati AELS sono entrate in vigore in tale data modifiche alla prassi precedente per quanto riguarda l'esecuzione dei trasporti di merci o persone su strada tra la Svizzera e l'area UE/AELS. In questo contesto si è provveduto ad allineare le norme nell'ambito dell'accesso al mercato e alla professione alle norme in vigore nell'UE o gli altri Stati AELS.

Questa liberalizzazione e armonizzazione è stata consolidata nel 2009 con l'approvazione del primo pacchetto sul trasporto stradale, che comprende i seguenti atti giuridici:

- regolamento (CE) n. 1071/2009⁵
- regolamento (CE) n. 1072/2009⁶
- regolamento (CE) n. 1073/2009⁷

A questi si aggiungono disposizioni più ampie in materia sociale (protezione dei lavoratori, periodi di guida e di riposo armonizzati) e ampie norme tecniche (peso e dimensioni dei veicoli, patente di guida, formazione del conducente, ecc.).

La Commissione europea ha presto riconosciuto che le norme giuridiche esistenti non erano sufficienti per contrastare efficacemente il dumping sociale e che era necessario garantire in questo settore una concorrenza leale. Per questo ha predisposto un nuovo pacchetto legislativo dal titolo «pacchetto sulla mobilità», che è stato pubblicato il 31 maggio 2017.

³ RS 0.740.72

⁴ RS 0.632.31

⁵ 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.

⁶ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

⁷ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006, GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88.

Si tratta di un ampio «pacchetto stradale», strutturato in tre parti. Nella prima parte l'obiettivo è soprattutto quello di adeguare o rivedere le regole per l'accesso alla professione («società bucalettere», cabotaggio e veicoli commerciali leggeri) e le disposizioni in materia sociale (periodi di riposo e di guida dei conducenti, tachigrafi intelligenti, salario minimo per lavoratori distaccati). La seconda parte del pacchetto ha per oggetto i sistemi di pedaggio intelligenti per l'uso delle infrastrutture. La terza parte si occupa infine del miglioramento della compatibilità ambientale e climatica del trasporto su strada, dell'incremento della sicurezza dei trasporti nonché della mobilità automatizzata e digitalizzazione nel trasporto su strada.

Dopo tre anni di negoziati la UE ha approvato l'8 giugno 2020 una riforma cruciale per il trasporto su strada, vale a dire la prima parte del «pacchetto sulla mobilità» (di seguito «pacchetto sulla mobilità I»). Questo pacchetto comprende i seguenti atti giuridici:

- regolamento (UE) 2020/1054⁸
- regolamento (UE) 2020/1055⁹
- direttiva (UE) 2020/1057¹⁰

Nel caso delle nuove disposizioni si tratta di misure per contrastare il dumping sociale e promuovere una concorrenza leale nel settore.

Come membro della Road Alliance (un'unione di Stati con vedute affini, tra cui nove Paesi dell'UE, la Svizzera e la Norvegia), la Svizzera ha potuto partecipare indirettamente alle discussioni sul pacchetto prima che venisse approvato.

1.2 Situazione iniziale nel settore del trasporto su strada in Svizzera

Secondo l'articolo 52, paragrafo 6, ATT le parti contraenti adottano, in base al calendario stabilito all'articolo 49, tutte le misure necessarie affinché i diritti e gli obblighi equivalenti a quelli contenuti negli atti giuridici della Comunità e che figurano nell'allegato 1 trovino applicazione nelle loro relazioni.

1.2.1 Accesso alle professioni di trasportatore su strada

Sulla base del principio di equivalenza, la Svizzera ha quindi emanato la LPTS, che disciplina l'accesso alle professioni di trasportatore su strada nel trasporto di viaggiatori e merci e stabilisce i criteri per l'accesso alla professione.

Con la nuova versione di questa legge federale, che si basa sulla legge federale del 26 settembre 2014 (RU 2015 3191; FF 2013 7185) introdotta con effetto dal 1° gennaio 2016, la Svizzera ha potuto creare regole che sono equivalenti al primo pacchetto stradale UE del 2009. Questo è stato confermato con la decisione n. 1/2015 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità-Svizzera del 16 dicembre 2015¹¹ che modifica gli allegati 1, 3, 4 e 7 dell'Accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia.

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ RU 2016 433

Sono state introdotte in particolare regole di ammissione per tutte le imprese di trasporto merci su strada che effettuano a titolo professionale trasporti di merci con autocarri, autoarticolati o combinazioni di veicoli il cui peso totale secondo la licenza di circolazione supera 3,5 tonnellate (in precedenza 6 tonnellate).

1.2.2 Distacchi nel trasporto su strada transfrontaliero

I trasporti internazionali in Svizzera rientrano, oltre che nell'ATT, anche nel campo di applicazione dell'Accordo del 21 giugno 1999¹² tra la Confederazione Svizzera, da una parte, e la Comunità europea ed i suoi Stati membri, dall'altra, sulla libera circolazione delle persone (ALC). L'ALC disciplina l'ingresso e il soggiorno dei cittadini degli Stati contraenti e include anche la prestazione di servizi transfrontalieri¹³. Quest'ultima è limitata sostanzialmente a 90 giorni di lavoro per anno civile, tranne negli ambiti in cui sussiste un accordo speciale di prestazione di servizi tra la Svizzera e l'UE¹⁴. Nell'articolo 16 ALC e nell'articolo 22 allegato I ALC, in relazione all'equivalenza dei diritti e doveri si fa riferimento alla direttiva 96/71/CE¹⁵ (direttiva sul distacco)¹⁶. La direttiva sul distacco costituisce una concretizzazione della libera prestazione di servizi e definisce la nozione di distacco. Essa stabilisce in particolare quali sono le misure compatibili con la libera prestazione di servizi che gli Stati membri dell'UE possono adottare in caso di distacco di lavoratori per garantire la loro protezione. La direttiva sul distacco prevede a questo scopo un cosiddetto «nocciolo duro» di condizioni di lavoro e di occupazione dello Stato ospitante che sono vincolanti per i prestatori di servizi di altri Stati.

Nella pratica, riguardo all'attuazione e applicazione della direttiva sul distacco sono emerse varie questioni, motivo per cui l'UE ha rielaborato dal 2014 per due volte il proprio diritto in materia: con la direttiva 2014/67/UE¹⁷ (direttiva di applicazione della direttiva sul distacco, direttiva di applicazione), approvata nel 2014, l'UE perseguiva l'obiettivo di assicurare l'esecuzione negli Stati membri dell'UE e con la direttiva 2018/957/UE¹⁸ (direttiva che modifica la direttiva sul distacco, direttiva riveduta sul distacco) è stato sancito in particolare il principio «uguale salario per stesse mansioni nello stesso luogo».

Il riferimento specifico nell'ALC alla direttiva sul distacco del 1996 impone alla Svizzera di attuare ovvero applicare nel diritto interno questo atto giuridico nelle relazioni con l'UE. La Svizzera ha recepito la direttiva del 1996 nel diritto svizzero nell'ambito della LDist. Come non membro dell'UE e sulla base dell'ALC, la Svizzera non è tenuta a recepire gli sviluppi del diritto UE in materia di distacco. Pertanto la Svizzera non ha recepito la direttiva di applicazione e la direttiva riveduta sul distacco.

Nella circolare comune Segreteria di Stato dell'economia (SECO) e Segreteria di Stato della migrazione (SEM) del 28 febbraio 2017¹⁹ sono stati adeguati nel quadro dell'ATT i requisiti del diritto in materia di stranieri concernenti i distacchi. A essere soggetti all'obbligo di notifica o del permesso sono ormai solo i servizi regolari di trasporto viaggiatori (traffico di linea) dallo SEE. Per tutti gli altri servizi di trasporto non è più necessario depositare una notifica online tramite la procedura di notifica

¹² RS 0.142.112.681.

¹³ Art. 5 ALC.

¹⁴ Nell'ambito dell'ATT la prestazione di servizi non è limitata a 90 giorni.

¹⁵ Direttiva 96/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1.

¹⁶ «Per conseguire gli obiettivi definiti dal presente Accordo, le parti contraenti prendono tutte le misure necessarie affinché nelle loro relazioni siano applicati diritti e obblighi equivalenti a quelli contenuti negli atti giuridici della Comunità europea ai quali viene fatto riferimento.» (art. 16 cpv. 1 all. 2 ALC).

¹⁷ Direttiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»), GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11.

¹⁸ Direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, GU L 173 del 9.7.2018, pag. 16.

¹⁹ Trasporti internazionali: prescrizioni del diritto in materia di stranieri applicabili ai trasportatori/agli autisti i cui servizi sono liberalizzati in virtù di accordi internazionali. Disponibile su: www.sem.admin.ch > Pubblicazioni & servizi > Istruzioni e circolari > II. Accordo sulla libera circolazione delle persone.

per attività lucrativa di breve durata o richiedere un permesso. Le condizioni di lavoro minime²⁰ continuano a essere applicate, indipendentemente dall'obbligo di notifica o del permesso.

1.3 Delimitazione del progetto

Il presente progetto si occupa della trasposizione nel diritto svizzero della parte del «pacchetto sulla mobilità I» contenuta nel regolamento (UE) 2020/1055 (in vigore nell'UE dal 21 febbraio 2022) e nelle parti della direttiva (UE) 2020/1057 che regolano l'assistenza amministrativa relativa ai distacchi. Inoltre crea le condizioni per poter attuare i regolamenti di esecuzione (UE) 2016/480²¹ e 2017/1440²² per l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada in Svizzera.

La parte del regolamento (UE) 2020/1055 sul trasporto transfrontaliero riguarda da un lato l'introduzione di criteri per l'accesso alla professione (licenza) per le imprese che utilizzano veicoli commerciali leggeri (tra 2,5 e 3,5 tonnellate) a titolo professionale e prevede, dall'altro, misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere». Imponendo alle imprese di trasporto che utilizzano nel trasporto merci veicoli di peso complessivo compreso tra 2,5 tonnellate e 3,5 tonnellate di ottenere una licenza di trasportatore di merci su strada, si evita una distorsione della concorrenza nei confronti delle imprese di trasporto su strada convenzionali (veicoli di oltre 3,5 tonnellate), poiché finora non è previsto l'obbligo di autorizzazione per i trasporti con piccoli autotiratori.

La parte del «pacchetto sulla mobilità I» che si riferisce ai periodi di guida e di riposo nonché ai tachigrafi (regolamento [UE] 2020/1054) è già in vigore negli Stati membri dell'UE dall'agosto 2020, con alcune disposizioni che entreranno in vigore in modo scaglionato (2022, 2023, 2025 e 2026). Questo comporta una modifica dei regolamenti (CE) n. 561/2006²³ e (UE) n. 165/2014²⁴ che fanno entrambi parte dell'ATT. Poiché le modifiche sono di portata diversa e riguardano vari ambiti giuridici, il recepimento nel diritto nazionale avviene tramite tre pacchetti di revisione separati. Il pacchetto di revisione 1 relativo all'ordinanza del 19 giugno 1995²⁵ per gli autisti (OLR 1) (nuove possibilità relative alle prescrizioni sui periodi di lavoro, guida e riposo) è già stato attuato ed è entrato in vigore il 1° gennaio 2022. Per quanto concerne i pacchetti di revisione 2 (adeguamenti sul tachigrafo e sulle carte per il tachigrafo nell'ordinanza del 19 giugno 1995²⁶ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali) e il pacchetto di revisione 3 (estensione del campo di applicazione dell'OLR1 nel trasporto transfrontaliero a veicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto commerciale di cose con un peso totale compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate) è previsto l'avvio delle procedure di consultazione entro il 2022.

La parte del «pacchetto sulla mobilità I» che si riferisce al distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (direttiva [UE] 2020/1057) rappresenta una *lex specialis* rispetto alla direttiva sul distacco che è a sua volta applicabile al trasporto su strada di merci e persone. Questa *lex specialis*, in vigore nell'UE dal 2 febbraio 2022, si riferisce alle direttive generali sul distacco (direttiva sul distacco e direttiva di applicazione). Con il presente progetto si intende trasporre nel diritto svizzero per il momento solo la parte riguardante l'assistenza amministrativa in caso di distacco. L'assistenza

²⁰ Nel settore del trasporto su strada attualmente esiste un salario minimo soltanto nei Cantoni Ginevra e Giura, che è applicabile anche per i trasporti su strada transfrontalieri.

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

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

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio

Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

²⁵ RS 822.221

²⁶ RS 741.41

amministrativa è disciplinata nell'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057. L'articolo 1 disciplina anche i casi che rientrano nelle norme sul distacco.

Le imprese di trasporto svizzere che dal 22 febbraio 2022 effettuano trasporti verso l'UE devono depositare come di consueto la loro notifica secondo le prescrizioni nazionali del Paese ospitante.

L'articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057 adegua la direttiva 2006/22/CE²⁷ esistente, volta a garantire un'attuazione uniforme ed efficace delle prescrizioni sui periodi di lavoro e di riposo. Con l'adeguamento dell'articolo 2 della direttiva si perseguono controlli su strada uniformi negli Stati membri dell'UE nonché si estendono gli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) non vede alcuna necessità d'intervento per quanto riguarda l'attuazione delle disposizioni dell'articolo 2 e parte dal presupposto che con l'attuale diritto nazionale sia possibile raggiungere l'equivalenza con il diritto UE.

1.4 Atto mantello

L'attuazione del pacchetto sulla mobilità I avviene allo stesso modo in due leggi federali separate. L'adeguamento dell'una delle due leggi federali non comporta tuttavia l'adeguamento dell'altra, motivo per cui nessuna delle due leggi del presente progetto è subordinata all'altra. Poiché nei contenuti l'attuazione riguarda il miglioramento delle condizioni di accesso e di concorrenza nel settore delle imprese di trasporto su strada che effettuano trasporti di viaggiatori e merci, sussiste la connessione necessaria tra gli avamprogetti che giustifica la forma dell'atto mantello.

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

Nel programma di legislatura 2019–2023, il Consiglio federale ha fissato diversi obiettivi per la Svizzera. Uno di questi obiettivi prevede di contribuire a un solido ordinamento economico mondiale e garantire all'economia svizzera l'accesso ai mercati internazionali e al mercato interno dell'UE.

Per la prosperità del Paese è particolarmente importante che l'economia possa accedere senza barriere al mercato interno europeo. Nell'ambito del trasporto terrestre, l'UE continuerà a essere il partner economico più significativo della Svizzera. Per approfondire le relazioni della Svizzera con l'UE, il Consiglio federale intende consolidare, stabilizzare e sviluppare ulteriormente la via bilaterale, perseguendo un approccio globale e coordinato che riguardi tutte le questioni aperte con l'UE. La modifica di legge proposta nel quadro del presente progetto fa parte di questa strategia.

1.6 Interventi parlamentari

Il presente progetto riprende le richieste del seguente intervento parlamentare:

2021 M 21.4580 Maggiore sicurezza stradale grazie allo scambio di informazioni: consentire alla polizia svizzera di accedere al sistema ERU.

Il Consiglio federale intende quindi togliere di ruolo questo intervento parlamentare, nell'ambito del messaggio, in quanto adempiuto.

²⁷ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, GU L 102 del 11.4.2006, pag. 35.

2 La normativa proposta

2.1 Accesso alla professione

Con il presente progetto si intende adeguare la LPTS alle norme del regolamento (UE) 2020/1055. Devono essere quindi introdotti criteri per l'accesso alla professione (licenza) per le imprese che utilizzano veicoli commerciali leggeri (tra 2,5 e 3,5 tonnellate) a titolo professionale e previste misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere».

2.1.1 Obbligo di licenza a partire da 2,5 tonnellate

L'obiettivo del regolamento (UE) 2020/1055 è quello di estendere i criteri per l'accesso alla professione (autorizzazione) alle imprese di trasporto su strada che utilizzano nel trasporto merci transfrontaliero veicoli con un peso complessivo superiore a 2,5 tonnellate. Finora l'autorizzazione era necessaria solo per le imprese che impiegano veicoli di peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate. All'interno dell'UE, l'estensione di questa norma alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali è facoltativa. Le imprese che effettuano trasporti non commerciali con veicoli commerciali leggeri (ad es. un installatore di impianti sanitari che usa un furgone di peso inferiore a 3,5 tonnellate per il trasporto delle proprie attrezzature) continuano a essere esonerati dall'obbligo di autorizzazione. Le autorizzazioni sono valide per 5 anni e devono poi essere rinnovate.

Opzione scelta: estensione al trasporto transfrontaliero

Il Consiglio federale intende riprendere i contenuti del regolamento (UE) 2020/1055 ed estendere quindi l'obbligo di autorizzazione alle imprese svizzere di trasporto su strada che utilizzano i loro veicoli con un peso complessivo rispettivo tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel trasporto merci transfrontaliero.

In base a stime approssimative, da questa misura saranno interessate circa 1000 imprese. Le nuove imprese che rientrano in questo obbligo di autorizzazione sono esclusivamente quelle che non utilizzano già oggi veicoli di oltre 3,5 tonnellate per il trasporto commerciale di merci nazionale o internazionale. L'onere supplementare per le imprese e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è quindi gestibile (cfr. 4.1.1).

La Commissione UE non è stata finora in grado di indicare nessuno Stato membro dell'UE che applichi le suddette norme anche alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali. Di conseguenza, l'opzione scelta corrisponde in larga misura all'attuazione nell'UE.

Rinunciare all'estensione dell'obbligo di autorizzazione alle imprese che operano esclusivamente nel trasporto nazionale, significa mantenere all'interno della Svizzera differenze normative nel trasporto merci a titolo professionale per le imprese con veicoli oltre 3,5 tonnellate e tra 2,5 e 3,5 tonnellate. In Svizzera gli autofurgoni effettuano oltre la metà delle prestazioni chilometriche nel trasporto merci su strada. In considerazione dei carichi utili ridotti, il loro contributo alle prestazioni di trasporto è però molto minore in termini percentuali.

Alternativa respinta: estensione al traffico interno

Il numero di veicoli commerciali con un peso complessivo fino a 3,5 tonnellate è aumentato notevolmente negli ultimi anni, non solo a livello internazionale ma anche in Svizzera. È lecito ritenere che una parte considerevole di questi veicoli sia utilizzata per il trasporto merci a titolo professionale. Non sono disponibili cifre esatte. I motivi di questo forte aumento sono dovuti tra le altre cose alle differenze normative per i veicoli oltre 3,5 tonnellate e i veicoli fino a 3,5 tonnellate incluse. I secondi non devono infatti pagare alcuna tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), non sono assoggettati all'OLR 1, non sono interessati dal divieto di circolazione di notte e di domenica e non sono attualmente neppure soggetti all'obbligo di autorizzazione.

Ad oggi circa 6000 imprese di trasporto svizzere con veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate nel trasporto merci sono soggette a licenza e necessitano quindi già oggi di un'autorizzazione per i trasporti commerciali nazionali e internazionali. Secondo la valutazione dell'Ufficio federale di statistica (UST), si può ritenere che un'estensione dell'obbligo di autorizzazione al trasporto nazionale di merci farebbe rientrare nell'obbligo tra 12 000 e 37 000 nuove imprese (cfr. n. 4.1.1), in quanto utilizzano veicoli con un peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel trasporto commerciale nazionale e internazionale. Per le nuove imprese che rientrano nell'obbligo di autorizzazione, questo significa un onere supplementare. L'estensione dell'obbligo ai veicoli con un peso totale superiore a 2,5 tonnellate comporterebbe un notevole lavoro aggiuntivo per l'UFT nell'ambito del rilascio delle autorizzazioni, come autorità di vigilanza e come autorità responsabile del perseguimento penale in caso di violazioni delle norme di autorizzazione.

Il Consiglio nazionale ha respinto il 30 settembre 2021 la mozione Wicki (20.4509, Condizioni eque nel traffico merci su strada), che chiedeva venissero create basi legali volte a integrare gli autofurgoni impiegati per il trasporto merci a titolo professionale nel sistema d'imposizione della TTPCP. Nella mozione Dittli (20.4478, Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo), il Consiglio federale è stato invitato a verificare la possibilità di estendere le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo ai conducenti professionali di furgoni con un peso totale superiore a 2,5 tonnellate nel trasporto merci su strada a titolo professionale tenendo conto degli sviluppi nell'UE. Con il pacchetto sulla mobilità I, l'UE ha esteso, con effetto dal 1° luglio 2026, il campo di applicazione delle norme sulla durata del lavoro e del riposo nel trasporto transfrontaliero ai conducenti di furgoni con un peso totale superiore a 2,5 tonnellate e assoggettato questi veicoli all'obbligo di installare un tachigrafo. In linea con la mozione Dittli, è già previsto di condurre una discussione sia sul recepimento di questa disposizione che su un assoggettamento nel trasporto interno.

Sulla base di queste considerazioni, il Consiglio federale propone di rinunciare attualmente all'estensione dell'obbligo di autorizzazione alle imprese svizzere di trasporto su strada che utilizzano veicoli con un peso totale rispettivo compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate esclusivamente nel trasporto interno. L'obbligo deve essere introdotto solo per le imprese che operano nel trasporto merci transfrontaliero.

2.1.2 Società bucalettere

Al fine di contrastare il fenomeno delle «società bucalettere» e garantire pari condizioni di concorrenza tra gli Stati membri dell'UE, occorre assicurare l'esistenza di una sede effettiva e stabile delle imprese di trasporto su strada. Le disposizioni relative alla sede vengono pertanto precisate nel regolamento (UE) 2020/1055. Nel contempo, si intende evitare che ne derivi un onere amministrativo sproporzionato. Per consentire anche tra la Svizzera e l'UE pari condizioni di concorrenza in questo campo, le norme corrispondenti devono essere recepite nel diritto svizzero.

In concreto, un'impresa che intende ottenere un'autorizzazione deve disporre di una sede effettiva e stabile nel rispettivo Paese (in questo caso quindi in Svizzera). Per soddisfare questo requisito, l'impresa deve disporre tra l'altro nello Stato di stabilimento di locali in cui si possa avere accesso agli originali dei suoi documenti aziendali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato. Inoltre l'impresa deve organizzare l'impiego della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli ritornino alla sede aziendale entro otto settimane dalla partenza dallo Stato membro. I nuovi criteri aggiuntivi, determinanti per la dimostrazione relativa alla sede effettiva e stabile, vengono regolati nel quadro della modifica dell'ordinanza (revisione dell'ordinanza del 2 settembre 2015²⁸ concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada [OATVM]) e non fanno quindi parte del presente progetto.

²⁸ RS 744.103

2.1.3 Modulo IMI 2020/1055

La cooperazione amministrativa e la mutua assistenza tra le autorità competenti degli Stati membri dell'UE relative alla sede effettiva e stabile dell'impresa avvengono tramite il sistema di informazione del mercato interno, chiamato IMI, istituito con il regolamento (UE) n. 1024/2012²⁹. Il regolamento IMI regola i requisiti per il suo uso finalizzato alla cooperazione amministrativa. IMI è un'applicazione accessibile tramite Internet che è stata sviluppata dalla Commissione europea in collaborazione con gli Stati membri per facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri. Il meccanismo di comunicazione centralizzato è rivolto alle autorità competenti dei rispettivi Paesi. Attualmente nell'UE sono disponibili 17 moduli IMI. Ognuno di questi moduli è indipendente dagli altri. La Svizzera deve quindi richiedere l'accesso singolarmente per ogni modulo di suo interesse.

Ogni Stato che partecipa a un modulo IMI nomina un'autorità competente per lo scambio di informazioni. Il regolamento (UE) 2020/1055 disciplina i termini e le procedure per la richiesta e la fornitura di informazioni. Lo scambio di informazioni tramite il modulo IMI del regolamento (UE) 2020/1055 si limita alla questione della sede, in modo tale da poter accertare se nel caso dell'impresa in oggetto si possa trattare di una società bucalettere.

Con il presente progetto si intende creare le condizioni perché la Svizzera possa richiedere presso la Commissione europea l'accesso al modulo IMI del regolamento (UE) 2020/1055. L'integrazione nella LPTS della condizione per l'autorizzazione relativa alla sede stabile ed effettiva finora disciplinata nell'articolo 1 capoverso 1 OATVM (ora: art. 4 cpv. 1 lett. d LPTS) e il recepimento delle disposizioni aggiuntive relative alla sede del regolamento (UE) 2020/1055 a livello di ordinanza (OATVM) significano che la Svizzera soddisfa una delle condizioni per la partecipazione al modulo IMI previste dal regolamento (UE) 2020/1055. Inoltre devono essere soddisfatte le ulteriori condizioni dell'articolo 23 paragrafo 1 del regolamento IMI per consentire alla Svizzera di partecipare al modulo IMI corrispondente. A tal fine lo scambio o la messa a disposizione delle informazioni devono essere disciplinati in un accordo internazionale tra la Svizzera e l'UE. Per questo il Consiglio federale deve ottenere con l'adeguamento della LPTS la competenza per poter concludere un accordo corrispondente. Inoltre la Svizzera deve garantire una protezione adeguata dei dati personali.

L'effettiva partecipazione della Svizzera a questo modulo IMI dipenderà dall'utilità effettiva, dai costi, dalla conclusione di un accordo corrispondente con l'UE e da eventuali soluzioni alternative che dovrebbero essere autorizzate dall'UE. Sono in corso relativi chiarimenti e colloqui con la Commissione europea.

2.1.4 ERRU

Il regolamento (UE) 2020/1055 disciplina lo scambio di informazioni tramite l'attuale registro europeo delle imprese di trasporto su strada (European Register of Road Transport Undertakings, di seguito «ERRU»). Con il recepimento del regolamento (CE) n. 1071/2009 è stata creata nel 2016 nella LPTS la base legale (art. 9a cpv. 3 LPTS) perché su richiesta possano essere scambiati con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE o di Stati terzi dati pertinenti del registro per valutare l'affidabilità dei gestori dei trasporti. Lo scambio di informazioni tra la Svizzera e l'UE si basa attualmente sul regolamento (UE) n. 1213/2010³⁰. Oggi questo regolamento non è tuttavia più in vigore nell'UE. Con il regolamento di esecuzione (UE) 2016/480, l'UE stabilisce regole per l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada tramite un sistema elettronico di scambio di messaggi (ERRU). Fino al 2017 la comunicazione tra le autorità poteva avvenire tramite una cosiddetta «configurazione peer to peer». Gli Stati membri avevano così la possibilità di scambiarsi

29 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.

30 Regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, GU L 335 del 18.12.2010, pag. 21.

informazioni in modo diretto. Dal 2017, l'UE richiede tuttavia che questo scambio avvenga tramite un ufficio centrale gestito dall'UE, in modo da poter riconoscere gli errori di sistema connessi ai messaggi.

Ora è previsto che anche lo scambio tra la Svizzera e l'UE avvenga tramite ERRU. Questo presuppone che la Svizzera partecipi a ERRU e che recepisca i corrispondenti regolamenti di esecuzione (UE) 2016/480 e 2017/1440³¹.

Con il pacchetto sulla mobilità, l'UE amplia inoltre l'attuale registro nazionale. Nella parte del registro non accessibile pubblicamente vengono ora riportate il numero d'immatricolazione, il numero delle persone occupate e la classificazione dei rischi. L'USTRA quale autorità competente è giunto alla conclusione che non introdurrà per il momento il sistema di classificazione dei rischi. Di conseguenza, al momento attuale questo sistema non viene recepito nella legge.

2.1.5 Vari adeguamenti della LPTS

Oltre al recepimento del regolamento (UE) 2020/1055 il presente progetto contiene altri adeguamenti della LPTS, in particolare precisazioni sulle competenze del Consiglio federale relative alla conclusione di accordi internazionali e a decisioni che rientrano nel campo di applicazione della LPTS. Le osservazioni relative ai vari adeguamenti sono riportate nei commenti (cfr. n. 3.1).

2.2 Distacco di lavoratori nel trasporto su strada

Nell'ambito dell'attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 è prevista, in una prima fase, l'introduzione di una base per l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera nel caso di un distacco negli Stati membri dell'UE di lavoratori impiegati in Svizzera.

Per quanto riguarda il trasporto su strada si parla di distacco se esiste un legame sufficiente tra il conducente e il servizio prestato con il territorio dello Stato membro ospitante. Nei paragrafi 1–8 dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057 sono definiti i casi in cui si applicano le norme sul distacco nei trasporti su strada. Secondo tali definizioni, un conducente non è considerato distaccato quando effettua operazioni di trasporto bilaterale. Queste operazioni non sono pertanto soggette alle norme sul distacco, agli obblighi amministrativi, alle misure di controllo e alle relative disposizioni sull'assistenza amministrativa (art. 1 par. 11–16). Per verificare, durante un controllo su strada, se un conducente è distaccato oppure no può essergli chiesto di esibire determinati documenti come la lettera di vettura o le registrazioni del tachigrafo.

In generale sono considerate bilaterali le seguenti operazioni:

- operazioni di trasporto bilaterale di merci e il semplice transito;
- oltre ai viaggi citati, durante il percorso verso il Paese di destinazione e il ritorno è ammessa un'operazione supplementare (ossia un'attività di carico o di scarico) per direzione (oppure nessuna operazione supplementare in una direzione e due nell'altra) prima che si applichino le norme sul distacco;
- trasporto bilaterale occasionale o regolare di passeggeri.

Per tutte le altre operazioni (in particolare il cabotaggio) le norme sul distacco si applicano dal primo giorno dell'operazione. I termini «conducente» e «veicoli a motore» non sono legati a una determinata dimensione del veicolo e pertanto sono inclusi anche i furgoni di 2,5–3,5 tonnellate.

³¹ 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.

La seconda parte dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057 comprende nei paragrafi 11–16 obblighi amministrativi e misure di controllo nel trasporto su strada che si applicano in deroga alle rispettive disposizioni della direttiva di applicazione. Le misure di controllo sono disciplinate in maniera esaustiva, secondo i considerandi relativi alla direttiva, per sfruttare appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. Le imprese devono effettuare la notifica al più tardi all'inizio del distacco mediante l'«interfaccia pubblica» della piattaforma di comunicazione «IMI». La notifica deve contenere una serie di indicazioni definite in maniera esaustiva, in particolare sull'identità dell'impresa e del conducente, sulle condizioni di lavoro e sui servizi di trasporto.

Nel caso di controlli scritti le imprese di trasporto devono trasmettere entro otto settimane via IMI tra le altre cose documenti sulla retribuzione del conducente, il contratto di lavoro e i prospetti orari relativi alle attività di lavoro. Qualora dovessero rifiutarsi di farlo, le autorità dello Stato di stabilimento devono fornire assistenza amministrativa alle autorità richiedenti, mettendo loro a disposizione entro 25 giorni tramite l'IMI i documenti richiesti.

2.2.1 Varianti per un recepimento

Per quanto riguarda il succitato campo di applicazione dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057 la Commissione europea (DG MOVE) ha comunicato in precedenza che anche a causa del divieto di cabotaggio riguardante i trasporti dall'UE in Svizzera contenuto nell'Accordo sui trasporti terrestri, non vi saranno più casi di distacco in Svizzera. L'intero spazio UE rappresenta inoltre, per i Paesi terzi e anche per la Svizzera, uno «spazio unico»: i trasporti dall'UE in Svizzera possono quindi essere soltanto bilaterali e, secondo l'articolo 1 paragrafo 3, non sono da considerarsi distacchi. Secondo DG MOVE questo vale però soltanto per i trasporti dall'UE verso la Svizzera; i trasporti effettuati da trasportatori svizzeri tra i singoli Stati membri dell'UE sono invece considerati distacchi.

In caso di recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 non sarebbe più possibile assicurare per i trasporti su strada transfrontalieri dall'UE l'applicazione dei salari minimi e l'osservazione delle condizioni salariali e lavorative usuali per il luogo, la professione e il ramo ai sensi dell'articolo 360b della legge federale del 30 marzo 1911³² di complemento del Codice civile svizzero (Libro quinto: diritto delle obbligazioni, CO) perché non soddisferebbero i requisiti sul distacco di cui all'articolo 1 paragrafi 1–8 della direttiva. Sarebbe possibile effettuare un'osservazione generale a fini statistici, ma non sarebbe consentita la richiesta, per esempio, di documentazione supplementare sulla retribuzione. Per la Svizzera si pone la questione se sia opportuno recepire interamente la direttiva (UE) 2020/1057 o se vi siano alternative. In linea di massima vi sono le seguenti possibilità:

1. Recepimento completo

Recepimento dell'intera direttiva (UE) 2020/1057 nell'allegato 1 dell'Accordo sui trasporti terrestri e nell'allegato P della Convenzione AELS: articolo 1 paragrafi 1–8 riguardante la definizione di distacco e articolo 1 paragrafi 11–16 sugli obblighi amministrativi, le misure di controllo e l'assistenza amministrativa. In caso di recepimento completo, come esposto sopra, non vi sarebbero più conducenti distaccati dall'EU in Svizzera. Ciò significherebbe modificare il campo di applicazione della LDist (art. 1) e disciplinare gli aspetti riguardanti l'assistenza amministrativa fornita dalla Svizzera. Il recepimento completo implicherebbe inoltre il collegamento all'IMI e le modalità di questo collegamento andrebbero regolate nell'ordinanza del 21 maggio 2003³³ sui lavoratori distaccati in Svizzera (ODist). Verrebbero così meno l'obbligo di notifica e i controlli delle condizioni salariali e lavorative previsti dalla LDist, ma non i controlli riguardanti la sicurezza stradale.

2. Nessun recepimento

³² RS 220

³³ RS 823.201

La Svizzera *non* recepisce l'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057 (né la parte relativa al distacco né quella relativa all'applicazione), ossia né la definizione riguardante il distacco né gli obblighi amministrativi e le misure di controllo. In questo caso non sarebbe necessaria alcuna modifica della LDist. Per i trasporti transfrontalieri nell'UE e in Svizzera si continuerebbe ad applicare l'ALC.

3. Adeguamento del diritto nell'ambito dell'assistenza amministrativa (recepimento parziale)

La Svizzera recepisce dalla direttiva (UE) 2020/1057 nell'allegato 1 dell'Accordo sui trasporti terrestri e nell'allegato P della Convenzione AELS soltanto le disposizioni riguardanti gli obblighi amministrativi, le misure di controllo e l'assistenza amministrativa (art. 1 par. 11–16), ossia senza la definizione riguardante il distacco contenuta nell'articolo 1 paragrafi 1–8. In questo caso per il distacco si applicherebbero l'ALC e la LDist. Sarebbe necessario disciplinare l'assistenza amministrativa nella LDist e la procedura di notifica specifica per il trasporto su strada, le misure di controllo e le modalità di collegamento all'IMI nella LDist (cfr. n. 2.2).

Dopo aver ponderato le tre soluzioni, il Consiglio federale ha optato per la variante 3 (recepimento parziale senza la definizione del distacco, ma con l'assistenza amministrativa). Per un distacco nel trasporto su strada continuerebbe pertanto ad applicarsi l'articolo 1 LDist, il che consentirebbe di verificare il rispetto delle condizioni salariali e lavorative minime in Svizzera e di osservare il settore ai sensi dell'articolo 360b CO nel quadro delle misure collaterali.

L'obbligo di notifica si baserebbe sulle disposizioni della direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. n. 2.2) e non potrebbe più essere richiesto un termine di preannuncio di otto giorni (art. 6 LDist). L'attuazione in loco, presso i lavoratori distaccati nel settore del trasporto su strada, dei controlli nell'ambito delle misure collaterali richiederebbe alcuni cambiamenti dal punto di vista organizzativo perché nella procedura di notifica per i trasportatori non può essere richiesta l'indicazione del luogo di destinazione e del luogo di impiego in Svizzera. Potrebbero comunque essere svolti controlli in loco, per esempio in coordinamento con controlli del traffico stradale o su parcheggi usati di frequente. Questo non riguarda i controlli scritti. In base alle esperienze raccolte dopo l'allentamento dell'obbligo di notifica e di autorizzazione per il trasporto su strada avvenuto con la circolare congiunta SEM-SECO del 28 febbraio 2017 (cfr. n. 1.2.2) non si prevedono effetti negativi sui controlli legati alle misure collaterali.

Con la variante 3 la Svizzera si assume nuovi impegni in particolare in merito all'assistenza amministrativa nel caso in cui uno Stato membro dell'UE chieda aiuto alla Svizzera per effettuare un controllo su un'impresa di trasporto svizzera in relazione al distacco di lavoratori.

Va ricordato che nel caso di recepimento parziale o non recepimento delle regole sul distacco (varianti 3 e 2) viene a crearsi una situazione giuridica diversa con l'UE per quanto riguarda il distacco nel settore dei trasporti. Parallelamente alla procedura di consultazione sul presente progetto, la Commissione europea sarà consultata, nel quadro di una procedura informale, sul previsto recepimento parziale (cfr. art. 52 cpv. 2 dell'Accordo sui trasporti terrestri). Al termine della procedura di consultazione e dopo aver sentito la Commissione europea, sulla base delle prese di posizione pervenute si potrà indicare la soluzione definitiva (recepimento parziale, recepimento totale, nessun recepimento) nel messaggio del Consiglio federale.

La procedura di consultazione consentirà di verificare se la variante 3 sopra descritta di un recepimento parziale della direttiva (UE) 2020/1057 sarà accolta dagli interpellati. Se invece verrà respinta, si porrà la questione se recepire completamente la direttiva (variante 1) o non recepirla (variante 2). I partecipanti alla procedura di consultazione sono invitati a esprimersi anche in merito a queste alternative.

2.2.2 Modifica per fasi della LDist

Nella parte relativa agli obblighi amministrativi, alle misure di controllo e all'assistenza amministrativa (art. 1 par. 11–16), la direttiva (UE) 2020/1057 prevede l'impiego dell'IMI. In particolare la notifica di un servizio di trasporto soggetto all'obbligo di notifica nel Paese destinatario del distacco deve essere effettuata tramite un'interfaccia pubblica connessa al sistema IMI (art. 1 par. 11 lett. a). Anche l'assistenza amministrativa da parte dello Stato di stabilimento deve avvenire tramite l'IMI (art. 1 par. 11 lett. c).

Per quanto riguarda la Svizzera, per l'uso dell'IMI è necessario stipulare un accordo, richiesto per lo scambio di informazioni con Paesi terzi tramite il sistema (cfr. n. 2.1.3). L'accordo riguarda solo una disposizione di un atto normativo elencato nell'allegato del regolamento IMI, come l'articolo 1 paragrafo 14 della direttiva (UE) 2020/1057.

Visti questi requisiti, il Consiglio federale ha deciso di introdurre, in una prima fase, una base per l'assistenza amministrativa da parte delle autorità svizzere nella LDist. Le modifiche giuridiche per gli altri ambiti (procedura di notifica, misure di controllo) dovranno essere effettuate in un secondo momento, se possibile nel quadro dell'introduzione dell'IMI, qualora si giungesse a un accordo con l'UE in merito al sistema. Un relativo progetto potrebbe essere elaborato nel corso del 2022. Il presente progetto si limita pertanto all'introduzione di una base per lo scambio di informazioni e l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera nel campo di applicazione della direttiva (UE) 2020/1057.

2.2.3 Modifica proposta

Le modifiche della LDist sono intese a creare una base per lo scambio di informazioni e l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera. Il campo di applicazione si limita ai lavoratori distaccati nel settore del trasporto su strada nel quadro della direttiva (UE) 2020/1057 e dell'Accordo sui trasporti terrestri. L'assistenza amministrativa si applica quando uno Stato membro dell'UE intende effettuare un controllo e a questo scopo necessita di informazioni o di documenti dell'impresa che si trova in Svizzera e che l'impresa non gli fornisce. Questo avviene per esempio quando l'indirizzo nella notifica relativa al servizio di trasporto nello Stato ospitante non è noto o se l'impresa non risponde all'invito a presentare i documenti richiesti. L'assistenza amministrativa è in ogni caso sussidiaria se le informazioni e i documenti non possono essere ottenuti direttamente dall'impresa.

Per la richiesta di assistenza amministrativa da parte delle autorità cantonali per effettuare un controllo secondo l'articolo 7 LDist su un'impresa di trasporto su strada con sede in uno Stato dell'UE esiste già una base legale nell'articolo 8 capoverso 3 LDist. I documenti che possono essere richiesti al datore di lavoro nel quadro di un controllo sono elencati in maniera esaustiva nell'articolo 1 paragrafo 11 lettera c della direttiva (UE) 2020/1057. Di conseguenza, nel quadro dell'assistenza amministrativa possono essere richiesti e trasmessi soltanto questi documenti. L'attuazione nel diritto svizzero si baserà su questa regola, in applicazione del principio di equivalenza.

2.3 Attuazione

Il regolamento dell'UE contiene varie disposizioni che oggi sono disciplinate in Svizzera nell'OATVM e che dovrebbero quindi essere adattate dopo l'emanazione delle leggi. La procedura corrispondente sarà condotta dopo l'emanazione delle disposizioni legali. Saranno aggiornati in particolare i riferimenti alle disposizioni dell'UE.

Il Consiglio federale determinerà l'entrata in vigore delle nuove norme. In questo ambito è previsto anche un periodo transitorio per quanto riguarda l'obbligo di autorizzazione. Questo consente da un lato di dare alle imprese un certo periodo di tempo per la preparazione e dall'altro di spalmare in parte le domande di autorizzazione che l'UFT è chiamata a evadere quale autorità di rilascio.

Lo scambio di informazioni e l'assistenza amministrativa in attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 sono disciplinati nella LDist e devono rientrare nella sfera di competenza della SECO e delle autorità cantonali di esecuzione della LDist. Queste ultime effettuano, nell'ambito dell'osservazione del mercato, controlli sui lavoratori distaccati in Svizzera e sui datori di lavoro svizzeri per quanto riguarda il rispetto dei salari usuali nel luogo e nel settore (art. 360b CO) e sono le autorità che applicano sanzioni in caso di violazione, da parte delle imprese che distaccano lavoratori, delle condizioni salariali e lavorative minime in settori con prescrizioni vincolanti (art. 9 LDist). Le autorità cantonali di esecuzione dispongono già delle strutture necessarie per svolgere i compiti di assistenza amministrativa in relazione alle imprese di trasporto con sede nel loro Cantone.

Il progetto prevede lo scambio di informazioni e il reperimento di documenti che lo Stato richiedente non riesce a ottenere dal datore di lavoro. Il compito delle autorità cantonali consiste nel fare in modo che il datore di lavoro collabori e in particolare invii i documenti necessari allo Stato richiedente. La violazione di questo obbligo di collaborazione può essere punita con sanzioni pecuniarie. Non è però prevista l'esecuzione di controlli presso il datore di lavoro da parte delle autorità cantonali su incarico dello Stato richiedente. La SECO funge da servizio di collegamento nello scambio con gli Stati richiedenti.

3 Commento ai singoli articoli

3.1 Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada

Titolo prima dell'art. 1 Sezione 1: Disposizioni generali

Per motivi di chiarezza, i primi articoli della LPTS devono essere ristrutturati, sotto il nuovo titolo **Disposizioni generali**. Quest'ultimo comprende le disposizioni sull'oggetto e sul campo di applicazione della legge nonché le definizioni.

Art. 1 Oggetto

L'articolo 1 viene ripreso, ma inserito in una nuova rubrica e disciplina quindi l'oggetto della legge.

Titolo prima dell'art. 2

L'attuale titolo **Accesso alle professioni di trasportatore su strada** che precede l'articolo 2 viene abrogato a causa della ristrutturazione della sezione 1 e inserito prima dell'articolo 3.

Art. 2 Campo di applicazione

Anche l'articolo 2 ottiene nell'ambito della ristrutturazione della sezione 1 una nuova versione e stabilisce ora il campo di applicazione della legge.

Nel campo di applicazione rientrano da un lato la professione di trasportatore di viaggiatori su strada. Per quanto riguarda il contenuto non vi è alcun cambiamento rispetto all'attuale situazione giuridica. L'unica novità è rappresentata dal fatto che si procede a una scomposizione dell'attuale lettera a: il capoverso 1 lettera a stabilisce per quale professione di trasportatore di viaggiatori su strada si applica la legge, mentre il capoverso 2 lettere a e b stabilisce per quale professione di trasportatore di viaggiatori su strada o quali imprese la legge non trova applicazione. Nel secondo caso si tratta tuttora di quelle imprese che trasportano viaggiatori esclusivamente per fini non professionali e imprese non occupate nel settore dei trasporti che effettuano il trasporto esclusivo di propri impiegati.

Nell'ambito della professione di trasportatore di merci su strada si è proceduto nello stesso modo per quanto riguarda la struttura: nel capoverso 1 lettera b viene stabilito per quale professione di

trasportatore di merci su strada si applica la legge. Qui è stata apportata una modifica sostanziale: oggi le imprese di trasporto su strada rientrano nel campo di applicazione della LPTS e quindi nell'obbligo di autorizzazione solo se il peso totale dei rispettivi veicoli o combinazioni di veicoli utilizzati supera secondo la licenza di circolazione 3,5 tonnellate. Con la modifica del diritto UE, il peso totale determinante per il requisito dell'autorizzazione è stato ridotto nel trasporto merci transfrontaliero, così che anche le imprese di trasporto su strada che utilizzano veicoli o combinazioni di veicoli con un peso totale superiore a 2,5 tonnellate secondo la licenza di circolazione sono soggetti all'obbligo di autorizzazione.

Come già illustrato, l'articolo 1, paragrafo 4, lettera a, del regolamento (CE) n. 1071/2009 lascia agli Stati membri la libertà di estendere il requisito dell'autorizzazione per i veicoli con un peso complessivo superiore a 2,5 tonnellate, oltre che al trasporto merci transfrontaliero, anche al trasporto merci puramente nazionale.

Si propone di prescindere da questa possibilità. Le imprese di trasporto su strada che utilizzano esclusivamente veicoli e combinazioni di veicoli con un peso totale compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate dovranno rientrare in futuro nel campo di applicazione della LPTS (art. 2 cpv. 1 lett. b) e quindi nel requisito dell'autorizzazione solo se effettuano anche trasporti merci transfrontalieri e quindi non esclusivamente nazionali.

Non rientrano quindi nel campo di applicazione della LPTS le imprese di autotrasporto che utilizzano per il trasporto merci a titolo professionale esclusivamente autofurgoni e combinazioni di veicoli il cui peso totale è compreso secondo la licenza di circolazione tra 2,5 e 3,5 tonnellate e che impiegano questi veicoli esclusivamente per il trasporto di merci in Svizzera (cpv. 2 lett. c). Lo stesso vale in generale per tutte le imprese che utilizzano per il trasporto merci esclusivamente veicoli con un peso totale fino a 2,5 tonnellate.

In seguito all'estensione del requisito dell'autorizzazione nel trasporto merci ai veicoli leggeri con un peso totale superiore a 2,5 tonnellate, in futuro anche gli autofurgoni rientreranno nel campo di applicazione della LPTS. Per questo motivo, gli autofurgoni sono ora esplicitamente menzionati nell'articolo 2.

L'articolo 1, paragrafo 4, lettera c), del regolamento (CE) n. 1071/2009 prevede già che i veicoli con una velocità massima autorizzata di 40 km/h non rientrano nel requisito dell'autorizzazione. Si tratta di una prassi comune attualmente già in uso anche in Svizzera. Poiché l'esperienza dell'UFT ha tuttavia dimostrato che a questo riguardo nel settore sono in parte presenti delle incertezze, questa deroga al requisito dell'autorizzazione deve essere espressamente inclusa nell'articolo 2 capoverso 2 lettera d. Le imprese che utilizzano esclusivamente veicoli la cui velocità massima autorizzata è di 40 km/h continuano a non rientrare nel campo di applicazione della legge.

Art. 2a Definizioni

Con questa nuova disposizione vengono specificate tre definizioni essenziali della presente legge. Le lettere a (autoveicoli) e c (gestore dei trasporti) sono riprese dall'attuale articolo 2 e rimangono invariate.

La revisione della LPTS deve essere inoltre utilizzata per sancire nella legge la definizione del trasporto professionale di viaggiatori e di merci (lett. b), poiché una tale definizione manca finora a livello di legge. La definizione è ripresa dalle spiegazioni dell'UFT relative ai trasporti che possono essere effettuati senza licenza e riproduce quindi la prassi pluriennale dell'UFT. Dal punto di vista del contenuto non cambia quindi niente nella definizione del carattere professionale nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore su strada. La nozione di prestazione economica ottenuta in compenso viene interpretata in modo molto ampio: questa può avvenire sotto forma di pagamento contante, di scambio di merci o di prestazione di servizi oppure in altra forma.

Ad essere esonerati dal requisito dell'autorizzazione rimangono inoltre tuttora, in base all'articolo 1 capoverso 3 OATVM, i trasporti citati nell'allegato 4 dell'ATT.

Titolo prima dell'art. 3 **Sezione 2: Accesso alle professioni di trasportatore su strada**

Come già indicato, il titolo in oggetto viene spostato e inserito prima dell'articolo 3 LPTS.

Art. 3 cpv. 2, secondo periodo

Attualmente la durata di validità quinquennale dell'autorizzazione di accesso non è sancita esplicitamente né a livello di legge né a livello di ordinanza. Finora veniva dedotta dal controllo regolare, che in base all'articolo 8 capoverso 1 LPTS deve essere effettuato almeno ogni cinque anni. Con l'inserimento nell'articolo 3 capoverso 2 si intende creare un'esplicita base legale della prassi già in uso. Dopo la scadenza della durata di validità è necessario un rinnovo dell'autorizzazione che può essere richiesto presentando una nuova domanda.

L'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce che la licenza è rilasciata a nome di un trasportatore e che non è cedibile. Con questa integrazione nella LPTS il diritto svizzero è adattato alle disposizioni dell'UE. Ciò è riportato già oggi in maniera corrispondente sulle autorizzazioni rilasciate dall'UFT ed è quindi già una prassi comune.

Art. 3a Trasporto internazionale di viaggiatori e di merci

Nell'ambito della LPTS si intende uniformare l'uso delle espressioni utilizzate per indicare gli accordi con Stati terzi. Finora l'articolo 3a parla di convenzioni internazionali, mentre l'articolo 9a capoverso 3 di accordi internazionali. Poiché l'oggetto delle due disposizioni è lo stesso, le espressioni scelte devono essere uniformi. «Convenzioni internazionali» è quindi sostituito con «accordi internazionali», che in relazione agli accordi bilaterali nel settore del trasporto su strada risulta quella più appropriata.

Con la riformulazione del capoverso 1, in particolare della lettera b, si intende chiarire che non esistono solo accordi bilaterali, ma anche – con i contingenti decisi dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (Protocollo del 17 ottobre 1953³⁴ concernente la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti) dal 1974 (cfr. risoluzione n. 26³⁵) – un sistema multilaterale che sulla base della reciprocità consente la prestazione di servizi di trasporto merci da parte di imprese estere in Svizzera.

Con una decisione corrispondente del Consiglio federale relativa alla partecipazione al sistema multilaterale, viene conferita alla rappresentanza svizzera alla Conferenza dei Ministri dei trasporti la facoltà di partecipare alle decisioni sui rispettivi contingenti reciproci. Le decisioni della Conferenza dei Ministri dei trasporti possono quindi, per quanto siano adeguate allo scopo («self-executing»), essere attuate direttamente in Svizzera.

In seguito alla modifica linguistica nel capoverso 1, anche il capoverso 2 deve essere completato in maniera corrispondente con l'espressione «decisioni». A prescindere da questo, il capoverso 2 rimane invariato nel contenuto. Con «condizioni definite nella presente legge» possono essere intese unicamente le condizioni di autorizzazione, poiché in base all'articolo 1 la LPTS non disciplina nessun altro oggetto. Con questa disposizione si tiene conto del fatto che gli Stati che non appartengono all'UE prevedono altri requisiti per l'autorizzazione delle imprese rispetto alla Svizzera e all'UE. I trasporti concordati in base agli accordi bilaterali tra la Svizzera e questi Stati possono quindi essere comunque effettuati.

³⁴ RS 0.740.1

³⁵ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo26e.pdf>

La competenza del Consiglio federale, basata sull'articolo 7a capoverso 2 della legge del 21 marzo³⁶ 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA), di procedere in modo autonomo a modifiche di portata limitata nell'ambito di trattati internazionali è interpretata in modo sempre più restrittivo. Nel senso dell'articolo 7a capoverso 1 LOGA si presuppone quindi sempre più spesso la presenza di una base esplicita in una legge federale.

Nella maggior parte dei casi il recepimento nel diritto svizzero dei contenuti del diritto UE revisionato rende necessario, anche nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada e delle disposizioni connesse, un adeguamento degli allegati dell'ATT ovvero comporta l'inserimento in detti allegati degli atti giuridici UE recepiti.

Con la norma di delega delle competenze proposta nel capoverso 3, il Consiglio federale ottiene la base necessaria per potere approvare a conclusione di una revisione della LPTS autonomamente le relative modifiche necessarie degli allegati 1, 3 e 4 nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada, affinché si possa tener conto dell'evoluzione della legislazione nell'UE in questo ambito e sancire l'attuazione equivalente dei regimi correlati.

Art. 4 cpv. 1 lett. d e cpv. 6

L'articolo 3, paragrafo 1, lettera a, del regolamento (CE) n. 1071/2009 prevede già oggi la sede stabile ed effettiva come una delle quattro condizioni per l'autorizzazione. Anche in Svizzera è questa una condizione per l'autorizzazione. Finora ciò non è tuttavia riportato in maniera esplicita nell'articolo 4 capoverso 1 LPTS, ma è stabilito solo a livello di ordinanza. L'articolo 1 capoverso 2 OATVM stabilisce che un'autorizzazione è rilasciata solo a imprese con sede stabile ed effettiva in Svizzera. Con il recepimento del diritto UE, i requisiti relativi alla prova della sede stabile ed effettiva diventano più stringenti per il futuro e acquisiscono quindi un peso maggiore. Si coglie pertanto l'occasione per inserire la sede stabile ed effettiva come una delle quattro condizioni per l'autorizzazione in maniera esplicita nell'articolo 4 capoverso 1 lettera d. Le modalità e i requisiti della prova corrispondente sono disciplinate a livello di ordinanza.

Secondo l'articolo 4 capoverso 2 LPTS la condizione dell'affidabilità (art. 5 LPTS) deve essere adempiuta attualmente esclusivamente dai gestori dei trasporti. Con l'adeguamento dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, la cerchia delle persone interessate è estesa agli amministratori con incarichi esecutivi. La designazione di altre persone interessate che devono fornire la prova dell'affidabilità è lasciata alla discrezionalità degli Stati membri.

Con il *capoverso 6* si intende quindi creare le basi affinché, oltre al gestore dei trasporti, anche i responsabili della direzione di un'impresa debbano fornire la prova dell'affidabilità.

Con ciò si utilizza consapevolmente un'espressione più ampia rispetto a quella prevista nel diritto UE con gli amministratori con incarichi esecutivi. Questo è dovuto al fatto che la varietà di denominazioni utilizzate per le persone che nelle imprese di trasporto su strada sono responsabili della direzione può essere notevole. In ultima analisi non è tuttavia determinante la denominazione formale all'interno di un'impresa, ma unicamente la funzione effettiva che le persone in questione ricoprono nell'impresa. La formulazione scelta concorda con l'articolo 6 dell'ordinanza del 25 novembre 1998³⁷ concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) e con l'articolo 8d capoverso 1 lettera c della legge federale del 20 dicembre 1957³⁸ sulle ferrovie (Lferr), che nell'ambito delle condizioni per l'accesso alla rete richiedono anch'esse la prova dell'affidabilità per i responsabili della direzione. Con la formulazione scelta risulta anche chiaro che a seconda della struttura organizzativa dell'impresa può essere più di una persona, oltre al gestore dei trasporti, a dover fornire la prova dell'affidabilità. Le altre condizioni riportate nell'articolo 4 LPTS non devono essere adempiute dai responsabili della direzione.

³⁶ RS 172.010

³⁷ RS 742.122

³⁸ RS 742.101

Art. 6 cpv. 1, secondo periodo

L'estensione del requisito dell'autorizzazione alle imprese che per il trasporto di merci utilizzano veicoli con un peso totale superiore a 2,5 tonnellate è rilevante anche per la prova della capacità finanziaria. L'uso di veicoli leggeri è meno costoso e non richiede quindi la stessa quantità di capitale proprio e riserve come l'uso di veicoli pesanti. L'adeguamento dell'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009 tramite il regolamento (UE) 2020/1055 tiene conto di questo aspetto e fa dipendere gli importi da dimostrare, oltre che dal numero, anche dal rispettivo peso complessivo dei singoli veicoli utilizzati.

Gli importi di base e il loro adeguamento continuano a essere determinati in base al capoverso 2 dal Consiglio federale a livello di ordinanza (art. 3 OATVM).

Art. 8 cpv. 2

Concerne soltanto il testo tedesco

Art. 9 Registro delle imprese di trasporto su strada

L'UFT tiene già oggi – diversamente da quanto le rubriche degli articoli esistenti 9 e 9a LPTS lasciano supporre – un unico registro unitario. Questo registro è però articolato in una parte pubblicamente accessibile (attuale art. 9) e una parte non pubblicamente accessibile (attuale art. 9a). Dalla prospettiva odierna una regolamentazione legale separata delle due parti del registro appare poco chiara e non necessaria. Poiché il recepimento del diritto UE comporta una serie di adeguamenti nell'ambito del registro delle imprese di trasporto su strada e del relativo scambio di informazioni nonché dell'assistenza amministrativa reciproca, viene colta l'occasione per un'ampia rielaborazione degli attuali articoli 9 e 9a. Il nuovo articolo 9 disciplinerà in futuro l'intero registro delle imprese di trasporto su strada tenuto dall'UFT. Il registro serve per avere il quadro delle imprese di trasporto di viaggiatori e merci su strada e per poter valutare l'affidabilità di tali imprese. Inoltre deve consentire in generale all'UFT di valutare se un'impresa soddisfa le norme determinanti nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada, quindi la LPTS, l'OATVM e l'ATT.

Il capoverso 1 stabilisce in linea di principio che l'UFT tiene un registro delle imprese di trasporto su strada e qual è lo scopo della raccolta dei dati. La rubrica abrogata dell'attuale articolo 9a è stata integrata nella nuova disposizione sullo scopo ed estesa in modo tale che il registro abbia come funzione generale quella di consentire la valutazione del rispetto delle prescrizioni determinanti. Il registro è costituito da una parte pubblicamente accessibile e una parte non pubblicamente accessibile.

Nel capoverso 2 sono riportati i dati che l'UFT elabora nella parte pubblicamente accessibile del registro. Dal punto di vista del contenuto non vi sono modifiche rispetto all'attuale situazione giuridica. Tutti i dati menzionati sono raccolti già oggi dall'UFT e possono essere consultati pubblicamente.

Il capoverso 3 riporta i dati che l'UFT registra nella parte non pubblicamente accessibile del registro. Le lettere a–f sono riprese perlopiù dall'attuale articolo 9a. La lettera a viene completata in considerazione del fatto che per la valutazione dell'affidabilità non sono più determinanti solo i gestori dei trasporti, ma che la cerchia delle persone è stata estesa con l'articolo 4 capoverso 6.

La lettera b viene adeguata alla terminologia della nuova legge sulla protezione dei dati (art. 5 lett. c n. 5 nLPD, FF 2020 6695) e riunisce ora le attuali lettere b e c. Le lettere successive si spostano quindi in maniera corrispondente.

La lettera c viene completata con il termine *seriamente* e si uniforma quindi alla formulazione dell'articolo 5 capoverso 2.

Anche la lettera d tiene conto del fatto che la condizione dell'affidabilità deve essere ora soddisfatta, oltre che dal gestore dei trasporti, anche di responsabili della direzione.

Si aggiungono inoltre le nuove lettere f e g. Con il regolamento (UE) 2020/1055, all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono state aggiunte tre ulteriori lettere (g–i). Si tratta di informazioni aggiuntive che devono essere registrate per consentire un miglior controllo delle imprese di trasporto su strada. In primo luogo si tratta del numero di persone occupate nell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente (art. 9 cpv. 2 lett. f LPTS). L'UFT deve inserire questo dato rispettivamente entro il 31 marzo dell'anno successivo nel registro, mentre spetta alle imprese di trasporto su strada fornire queste informazioni all'UFT. In secondo luogo l'UFT registrerà in futuro anche i numeri d'immatricolazione dei veicoli utilizzati. Anche queste informazioni dovranno essere fornite in futuro all'UFT dalle imprese di trasporto su strada (art. 9 cpv. 2 lett. g). Infine il registro dovrà includere un sistema di classificazione del rischio delle imprese ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE. Il sistema di classificazione del rischio e la sua introduzione rientrano, come spiegato nel capitolo 2.1.4, nell'ambito di competenza dell'USTRA e non vengono per il momento considerate necessarie dallo stesso. Di conseguenza il sistema di classificazione del rischio non viene incluso nei dati registrati nel registro dell'UFT.

Il capoverso 4 disciplina la distruzione dei dati da parte dell'UFT e corrisponde per quanto riguarda il contenuto all'attuale articolo 9a capoverso 4.

Il capoverso 5 corrisponde all'attuale articolo 9a capoverso 5, che può essere ripreso in linea di principio in quanto tale. L'attuale lettera a è tuttavia abrogata in questo punto e il suo contenuto sarà disciplinata nel nuovo articolo 9a sull'assistenza amministrativa reciproca e lo scambio di informazioni. Per evitare il rischio di un conflitto tra il capoverso 4 e il capoverso 5 lettera c, l'espressione «termini» è sostituita con «dettagli». Il termine per la distruzione dei dati è già disciplinato a livello di legge e non offre nessun ulteriore margine di manovra a livello di ordinanza.

Art. 9a Assistenza amministrativa reciproca e scambio di informazioni

L'articolo 9a contiene le basi disciplinate finora nell'articolo 9a capoverso 3 LPTS sull'assistenza amministrativa reciproca e sullo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE da un lato, ma dall'altro anche con Stati terzi. L'assistenza amministrativa e lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE si basa sugli articoli 16, paragrafo 2, commi 2–5, e 18, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009, che sono stati oggetto di revisione, e per quanto riguarda le autorità competenti degli Stati terzi sugli accordi bilaterali sul trasporto su strada.

Il capoverso 1 disciplina l'assistenza amministrativa reciproca con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE. L'assistenza amministrativa reciproca è limitata a informazioni che riguardano il requisito della sede effettiva e stabile nel rispettivo Stato. L'UFT fornisce di conseguenza alle autorità richiedenti l'informazione circa l'adempimento di questo requisito in Svizzera da parte di un'impresa di trasporto su strada. Allo stesso tempo l'UFT può richiedere informazioni per questa via.

Il capoverso 2 si occupa dello scambio di informazioni relativo a tutti i dati che le autorità degli Stati membri dell'UE e l'UFT devono registrare nei loro rispettivi registri nazionali. Lo scambio di informazioni relativo ai dati di cui all'articolo 9 capoversi 2 e 3 lettere a nonché d–g deve avvenire in futuro tramite il sistema di informazione «ERRU» stabilito nei regolamenti di applicazione (UE) 2016/480 e 2017/1440 (cfr. n. 2.1.4) ed è tuttora finalizzato all'attività amministrativa e di controllo delle autorità competenti descritta al capoverso 1.

Il capoverso 3 tratta l'assistenza amministrativa reciproca e lo scambio di informazioni con Stati terzi. Entrambi si basano sugli accordi bilaterali sul trasporto su strada applicabili nei singoli casi³⁹. Una regolamentazione separata per l'assistenza amministrativa e lo scambio di informazioni con Stati terzi risulta opportuna proprio perché lo scambio con Stati terzi – a differenza dello scambio istituzionalizzato con l'UE (via ERRU, IMI) – è organizzato in modo più individuale e avviene tuttora sulla base degli accordi bilaterali applicabili nei singoli casi. La regolamentazione ha potuto quindi essere ripresa dall'attuale articolo 9a capoverso 3, fermo restando che la portata dei dati forniti o delle informazioni richieste deve rimanere anch'essa limitata ai dati di cui all'articolo 9a capoversi 2 e 3 lettere a e d–g. Non sussiste alcuna ragione che possa giustificare una regolamentazione differente della portata dello scambio con Stati membri dell'UE e quello con Stati terzi.

L'UFT può continuare a rendere accessibili i dati mediante la procedura di richiamo, mentre è il Consiglio federale a disciplinare le modalità dell'accesso in questa procedura. A questo proposito non si tratta di una novità rispetto al diritto precedente (art. 9a cpv. 3 e 5 lett. b LPTS e art. 13 OATVM).

Il Consiglio federale deve inoltre disporre anche in futuro della competenza di poter concludere con Stati terzi trattati internazionali concernenti la comunicazione dei dati. Anche questa norma sulla competenza è ripresa dall'attuale articolo 9a, ovvero dal capoverso 6.

Con il capoverso 4 si intende dare al Consiglio federale da un lato la possibilità di poter concludere gli accordi necessari per una futura adesione della Svizzera alle piattaforme elettroniche dell'UE (ERRU, IMI) già illustrate in precedenza, mentre dall'altro è ora sancita qui la sua competenza di poter disciplinare, come in precedenza, le modalità dell'assistenza amministrativa reciproca e dello scambio di informazioni.

Art. 12a Disposizioni transitorie concernenti la modifica del ...

Al capoverso 1, il periodo transitorio dell'attuale capoverso 1 è ripreso nel contenuto e adattato alla data di entrata in vigore della presente modifica. Una regolamentazione corrispondente è tuttora necessaria, poiché la prova dell'affidabilità dei responsabili della direzione deve essere fornita solo al momento del rinnovo delle autorizzazioni già concesse.

Il capoverso 2 contiene una disposizione che disciplina lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE finché la Svizzera non avrà aderito sulla base di un accordo separato al sistema di informazione elettronico menzionato all'articolo 9a capoverso 2. Fino all'entrata in vigore degli accordi necessari, lo scambio di informazioni avverrà come in precedenza, quindi su richiesta e con la possibilità da parte dell'UFT di rendere accessibili i dati mediante procedura di richiamo. Questa disposizione corrisponde all'attuale articolo 9a capoverso 3 nonché alla disposizione che si applica tuttora allo scambio con Stati terzi.

Le altre disposizioni transitorie concernenti la modifica del 26 settembre 2014 sono abrogate.

3.2 Legge sui lavoratori distaccati

Art. 1 cpv. 2^{bis}

Per il nuovo compito dell'assistenza amministrativa nel quadro dell'allegato 1 dell'Accordo sui trasporti terrestri e dell'allegato P della Convenzione AELS è necessario ampliare il campo di applicazione della LDist, che non prevede la comunicazione di dati alle autorità di altri Paesi e la cooperazione tra le autorità in merito a imprese o a datori di lavori stabiliti in Svizzera.

Art. 8a Assistenza amministrativa nel settore del trasporto su strada

³⁹ Si veda ad esempio l'Accordo del 1° dicembre 2000 tra il Consiglio federale svizzero e il Consiglio dei Ministri di Bosnia e Erzegovina relativo ai trasporti internazionali su strada di persone e di merci (RS 0.741.619.191).

L'articolo 8a disciplina la comunicazione dei dati all'autorità richiedente all'estero e l'articolo 8b stabilisce le competenze, l'obbligo di collaborazione e la procedura.

In base a quanto stabilito nell'allegato 1 dell'Accordo sui trasporti terrestri e nell'allegato P della Convenzione AELS, viene disciplinata la comunicazione di dati sui lavoratori impiegati in Svizzera e sul loro datore di lavoro, con sede o domicilio in Svizzera, su richiesta di un'autorità estera (cpv. 1). Il capoverso 1 va visto in relazione ai capoversi 2 e 3 che definiscono lo scopo di tale comunicazione e i dati da comunicare.

Il capoverso 2 riguarda la comunicazione dei dati che consentono l'identificazione del datore di lavoro al fine di effettuare il controllo del rispetto delle condizioni salariali e lavorative minime nel settore del trasporto su strada nel Paese richiedente durante il periodo del distacco (cpv. 2). Questa disposizione è limitata ai casi nei quali non è possibile identificare il datore di lavoro sulla base delle indicazioni fornite da quest'ultimo nella procedura di notifica. L'autorità richiedente è l'autorità competente per quanto riguarda il controllo delle condizioni salariali e lavorative; in genere si tratta di un ispettorato del lavoro o di un'altra autorità amministrativa. Sono competenti a comunicare i dati sia la SECO sia l'autorità cantonale ai sensi dell'articolo 7 capoverso 1 lettera d LDist. Le informazioni per effettuare controlli della sicurezza stradale non rientrano in questa disposizione.

Di norma, un'autorità può comunicare soltanto i dati di cui dispone e la loro comunicazione deve essere disciplinata dalla legge (art. 19 in combinato disposto con l'art. 17 della legge del 19 giugno 1992⁴⁰ sulla protezione dei dati [LPD]). La comunicazione di cui al capoverso 2 si limita pertanto ai dati riguardanti il datore di lavoro o i lavoratori contenuti in registri ufficiali, per esempio il registro di commercio (Zefix), o in elenchi pubblicamente accessibili, come elenchi di indirizzi, o in registri ai quali l'autorità cantonale preposta al mercato del lavoro ha accesso sulla base del diritto federale o cantonale, per es. il registro dello stato civile in «Infostar». Non vi rientra lo scambio di dati relativi alle assicurazioni sociali, che avviene nel quadro dell'allegato II dell'ALC e del regolamento (CE) n. 883/2004⁴¹ relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale.

Nel capoverso 3 viene introdotta la base per la comunicazione di determinati dati che il datore di lavoro deve mettere a disposizione. L'assistenza amministrativa di cui al capoverso 3 si applica in maniera sussidiaria se il datore di lavoro non ottempera di sua spontanea volontà all'obbligo di presentare i documenti all'autorità richiedente estera. In questi casi, su richiesta di quest'ultima, le autorità svizzere devono richiedere le informazioni e la documentazione direttamente al datore di lavoro (cfr. art. 8b). I dati vengono comunicati nell'ambito di un controllo del rispetto delle condizioni salariali e lavorative minime durante il distacco nel Paese richiedente. Vengono elencati in maniera esaustiva i seguenti documenti: lettera di vettura o documenti equivalenti nel trasporto di beni su strada transfrontaliero, dati del tachigrafo secondo l'articolo 14 OLR 1, conteggi salariali durante il periodo del distacco, contratto di lavoro o le informazioni scritte secondo l'articolo 330b CO, rapporti sul tempo di lavoro secondo l'articolo 15 OLR 1, se il tempo di lavoro non risulta dal tachigrafo, e ricevute del pagamento dello stipendio. In futuro la lettera di vettura sarà probabilmente rilasciata in formato elettronico secondo uno standard internazionale (e-CMR), cosa che la presente disposizione può già contemplare.

Qualora la Svizzera dovesse in futuro collegarsi alla piattaforma IMI dell'UE per la cooperazione amministrativa, il capoverso 4 autorizza il Consiglio federale a concludere un accordo internazionale. All'Esecutivo deve pertanto essere delegata la facoltà di disciplinare i singoli aspetti, per esempio la competenza nazionale per il coordinamento e i diritti di accesso degli utenti. Come già illustrato nel capitolo 2.1.3, il sistema IMI è una piattaforma che facilita la cooperazione in ambito amministrativo tra le autorità degli Stati membri dell'UE. Nell'ambito dell'attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 al

⁴⁰ RS 235.1

⁴¹ RS 0.831.209.268.1

sistema è stata aggiunta una funzionalità per l'assistenza amministrativa in caso di distacco nel settore del trasporto su strada.

Art. 8b Competenze e procedura

Il capoverso 1 disciplina le competenze a livello federale e cantonale. A questo proposito è previsto che la SECO, in quanto servizio di collegamento centrale, riceva le richieste delle autorità di altri Paesi in relazione ai dati citati all'articolo 8a capoversi 2 e 3 e le inoltri all'autorità cantonale competente per l'elaborazione. Come già menzionato, la competenza spetta all'autorità cantonale preposta all'esecuzione della LDist presso la sede del datore di lavoro. L'autorità cantonale competente inoltra la richiesta riguardante le informazioni e i documenti elencati all'articolo 8b capoverso 3 al datore di lavoro interessato e lo invita a presentarglieli entro 14 giorni nella lingua indicata dallo Stato richiedente (cpv. 2 e 3). L'invito può essere accompagnato da un'indicazione sulle conseguenze di un'eventuale violazione dell'obbligo di collaborazione (cfr. art. 9 cpv. 2 lett. ^{fbis}).

L'autorità cantonale può poi inoltrare alla SECO i dati destinati alle autorità richiedenti o inviarli direttamente a queste ultime (cpv. 4). L'autorità cantonale non è tenuta a effettuare controlli presso il datore di lavoro per verificare il contenuto dei documenti. Dato che in genere l'invio viene effettuato elettronicamente, per ragioni di protezione dei dati è necessario crittografare i messaggi. Se l'autorità cantonale nel fornire assistenza amministrativa constata eventuali violazioni delle prescrizioni vincolanti del diritto svizzero relative alla sicurezza stradale, per esempio degli orari di lavoro e di riposo, può inoltrare queste informazioni alle autorità competenti (cpv. 5).

Art. 8c Finanziamento

Come avviene generalmente per l'attuazione delle misure collaterali, la Confederazione si assume la metà dei costi sostenuti dai Cantoni per fornire assistenza amministrativa, ossia dei costi netti una volta detratti gli introiti provenienti dalle spese procedurali addebitate secondo il diritto cantonale. Il finanziamento deve poter essere disciplinato in convenzioni sulle prestazioni come quelle stipulate già oggi periodicamente dalla Confederazione e dai Cantoni nel quadro dell'esecuzione delle misure collaterali (cfr. art. 7a cpv. 3 secondo periodo LDist). Il progetto prevede una base corrispondente.

Art. 9 cpv. 2 lett. ^{fbis}

Come menzionato sopra, l'assistenza amministrativa non implica che siano effettuati controlli presso il datore di lavoro interessato. Per l'applicazione dell'obbligo di collaborazione dei datori di lavoro secondo l'articolo 8b è prevista l'introduzione di una sanzione amministrativa massima di 5000 franchi. La LDist prevede già sanzioni amministrative di questo importo per determinate violazioni. Per quanto riguarda queste sanzioni di norma sono competenti le autorità cantonali preposte al mercato del lavoro, in base a quanto stabilito dal diritto cantonale. Non risulta invece opportuno prevedere sanzioni penali, che sono di competenza delle autorità cantonali di perseguimento penale (cfr. art. 12 LDist). Lo Stato richiedente può inoltre applicare le proprie sanzioni e adottare misure contro il datore di lavoro che dovesse rifiutarsi di collaborare. Tali sanzioni e misure si basano sul diritto dello Stato richiedente.

I datori di lavoro interessati dovrebbero pertanto essere sufficientemente incentivati a collaborare in caso di controllo o di invito dell'autorità cantonale a presentare i documenti richiesti.

Nel capoverso 3 è necessaria una modifica redazionale perché la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) è ora menzionata per la prima volta nell'articolo 8a capoverso 1 LDist e in questo capoverso viene citata nuovamente.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore su strada

Opzione scelta: estensione al trasporto transfrontaliero

Ad oggi sono poco più di 7000 le imprese svizzere di trasporto merci e passeggeri soggette all'obbligo di licenza. Poco più di 1000 imprese effettuano trasporti di viaggiatori, le restanti operano nel trasporto merci. Se nell'obbligo di licenza si fanno rientrare le imprese di trasporto che effettuano il trasporto transfrontaliero di merci con veicoli con un peso totale compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate, ne dovrebbero essere interessate circa 1000 imprese. Queste cifre si basano sulla rilevazione dell'UST del 2013, ma occorre tener conto che in quella rilevazione l'unità di campionatura era il veicolo e non l'impresa. Risulta quindi difficile accertare il numero esatto di ditte o imprese di trasporto che rientrerebbero in futuro nell'obbligo di licenza. A questo si aggiunge il fatto che la rilevazione non distingueva tra trasporto professionale e trasporto per conto proprio. Questa distinzione è a sua volta un criterio decisivo per stabilire se un'impresa di trasporto è soggetta all'obbligo di licenza (trasporto professionale) o no (trasporto per conto proprio). Occorre inoltre notare che l'industria dei trasporti è dinamica, che la rilevazione risale ormai a otto anni fa e che nel frattempo sono cambiate anche le basi legali per l'autorizzazione. Nel 2016, l'obbligo di licenza valido fino ad allora per i veicoli di peso superiore a 6 tonnellate è stato esteso ai veicoli da oltre 3,5 tonnellate. Poiché, oltre ai gestori dei trasporti, in futuro dovranno fornire la prova dell'affidabilità anche tutti gli amministratori con incarichi esecutivi, questo comporta un onere supplementare per l'esame delle domande. Ciò si riflette su tutte le imprese di trasporto soggette all'obbligo di licenza. Con i presenti adeguamenti vengono raccolti dati aggiuntivi dalle imprese di trasporto. La registrazione di questi dati nel registro corrispondente rappresenta un onere amministrativo supplementare per l'UFT, che dipenderà dal numero di nuove imprese di trasporto soggette all'obbligo di licenza.

Se l'obbligo di licenza è esteso solo alle imprese che operano per conto terzi con autofurgoni nel trasporto transfrontaliero, occorre mettere in conto un fabbisogno di personale supplementare pari a un tasso di occupazione da 100 a 200. A seguito della modifica della legge si deve partire dal presupposto che con l'introduzione delle nuove norme e al momento del rinnovo delle licenze l'aumento del volume di lavoro sarà a tratti più consistente.

Alternativa respinta: estensione al traffico interno

In base a una valutazione dell'UST, si presume che siano tra 12 000 e 37 000 le nuove imprese a rientrare nell'obbligo di licenza qualora questo obbligo fosse introdotto per tutte le imprese che trasportano a titolo professionale merci con veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate, indipendentemente dal fatto che operino esclusivamente nel traffico interno o transfrontaliero.

Se tutte le imprese che effettuano a titolo professionale trasporti interni o anche transfrontalieri con autofurgoni di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate fossero tenute a disporre di un'autorizzazione, sarebbe da mettere in conto un aumento del fabbisogno di personale presso l'UFT fino a un tasso di occupazione pari a 1000 (max. 1 800 000 fr.) per l'esame delle domande aggiuntive.

Per far fronte ai compiti aggiuntivi, questa alternativa comporterebbe inoltre maggiori spese per beni e servizi pari a oltre 500 000 franchi all'anno.

Gli emolumenti relativi al rilascio aggiuntivo di prime autorizzazioni e rinnovi per le imprese di trasporto su strada (durata di validità della licenza: 5 anni) si stima generino ricavi supplementari fino a 3 000 000 franchi.

Ulteriori costi conseguenti all'adeguamento della LPTS

Se la Svizzera intende partecipare al modulo IMI del regolamento (UE) 2020/1055, deve pagare ogni anno un contributo per l'uso di questa applicazione informatica. Poiché finora non è stato concluso alcun accordo internazionale con altri Stati terzi per la partecipazione a questo modulo IMI, fino all'avvio della consultazione la Commissione europea non ha potuto fornire cifre riguardo ai costi annuali. L'UFT parte dal presupposto che si tratti di un importo a cinque cifre di entità contenuta. Il presente progetto non comporta tuttavia alcuna partecipazione all'IMI, ma crea unicamente le condizioni legali per consentirla in un secondo momento mediante un accordo separato.

In base a stime iniziali, in caso di adesione della Svizzera a ERRU sono previsti costi di investimento una tantum pari a 155 000 franchi, ai quali si aggiungono costi annuali pari a 61 000 franchi.

4.1.2 Ripercussioni nell'ambito della LDist

La situazione riguardante i dati non consente di fare affermazioni precise in merito al numero di imprese stabilite in Svizzera che effettuano servizi di trasporto transfrontalieri negli Stati membri dell'UE. Secondo l'ALC in vigore e il campo di applicazione di cui all'articolo 1 paragrafi 1–8 della direttiva (UE) 2020/1057, non tutti i viaggi effettuati dalla Svizzera verso gli Stati membri dell'UE sono considerati un distacco. Sono considerati un distacco in particolare i viaggi di cabotaggio negli Stati membri dell'UE. Dato il carattere sussidiario dell'impegno a fornire assistenza amministrativa, che si applica soltanto se l'impresa non può essere contattata o se quest'ultima non adempie al suo obbligo di collaborazione, non si prevede un numero elevato di richieste di assistenza amministrativa.

Da un esame effettuato nel primo semestre del 2021 dall'ex Amministrazione federale delle dogane, oggi Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC), sui veicoli soggetti alla TTPCP con più di 500 chilometri percorsi all'estero sono risultati 1560 proprietari di veicoli. Sono soggetti al pagamento della TTPCP i veicoli di trasporto merci con un peso complessivo ammesso superiore alle 3,5 tonnellate. La suddetta cifra dovrebbe comprendere anche una parte di attività per conto proprio. Secondo le stime dell'UST (cfr. n. 4.1.1), vi si aggiungono all'incirca 1000 imprese che effettuano il trasporto di merci con veicoli commerciali leggeri, per cui risultano 2560 imprese attive nel trasporto di merci transfrontaliero. Il trasporto passeggeri non è considerato in questo numero, ma non dovrebbe essere rilevante. Come menzionato sopra, sia secondo l'ALC che secondo la definizione contenuta nella direttiva (UE) 2020/1057, non in tutti i casi di trasporto di merci o di passeggeri si tratta di un distacco. Il trasporto bilaterale di passeggeri occasionale o regolare, infatti, non è considerato un distacco (cfr. n. 2.2.2).

Sommando al numero rilevato dall'UDSC le 1000 imprese stimate dall'UST con un peso compreso tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate risultano quindi all'incirca 2560 imprese che effettuano trasporti transfrontalieri. Se vengono eseguiti controlli per verificare il rispetto delle condizioni salariali e lavorative sul 20 per cento di queste imprese durante i loro viaggi negli Stati membri dell'UE, ne risultano all'incirca 500 controlli all'anno su imprese stabilite in Svizzera. Anche in questo caso va considerata la definizione circoscritta riguardante il distacco nel trasporto di merci (cfr. n. 0). Non è però possibile quantificare i viaggi che possono essere considerati un distacco. L'onere per fornire assistenza amministrativa sarebbe comunque ridotto. Se, come si stima, fosse necessario richiedere l'assistenza amministrativa per il 5–10 per cento delle imprese da sottoporre ai controlli, ne risulterebbero tra i 25 e i 50 casi all'anno per i quali le autorità cantonali dovrebbero svolgere una procedura.

Il progetto prevede che la SECO svolga la funzione di servizio di collegamento per le richieste di assistenza amministrativa: riceve le richieste degli altri Paesi e le inoltra al Cantone competente per l'elaborazione. La SECO invia inoltre allo Stato richiedente le informazioni e i documenti ricevuti. L'invio deve avvenire, se possibile, elettronicamente e non comporta costi di rilievo.

La Confederazione deve inoltre assumersi i costi per indennizzare le autorità cantonali secondo l'articolo 8c. Sarebbe ipotizzabile un indennizzo forfettario per ogni caso.

Poiché è difficile fare previsioni in merito al numero di richieste di assistenza amministrativa, non è possibile quantificare i costi che si vengono a creare per la Confederazione. Sulla base della stima sopra presentata, di circa 25–50 casi all'anno, si ritiene che i nuovi compiti possano essere svolti con le risorse di personale e con il budget per le misure collaterali di cui dispone la SECO, responsabile a livello federale dell'esecuzione della LDist.

In vista di una possibile applicazione del sistema IMI per l'assistenza amministrativa è necessario ulteriore personale per l'introduzione e la gestione del sistema, in particolare nella fase iniziale. La Confederazione dovrà nominare un coordinatore IMI per l'esecuzione della LDist nel settore dei trasporti su strada, che sia a disposizione anche dei Cantoni come coordinatore. Poiché lo scambio via IMI avviene tramite una soluzione basata sul web, non si prevedono investimenti tecnici importanti. La Svizzera dovrà versare dei contributi all'UE per l'utilizzo dell'IMI, che la Commissione europea non ha però finora quantificato.

Anche per quanto riguarda l'adeguamento della procedura di notifica alle disposizioni della direttiva (UE) 2020/1057 (art. 1 par. 11 lett. a) potrebbero venire a crearsi costi in una fase successiva. L'importo di tali costi dipenderà da come dovrà essere effettuata la notifica: se attraverso un'interfaccia pubblica nell'IMI o se sarà necessaria una modifica dell'attuale procedura di notifica online di cui all'articolo 6 LDist per distacchi di breve durata in modo da adeguarla tecnicamente alla direttiva (UE) 2020/1057 (art. 11 par. 1 lett. a).

L'effettivo collegamento della Svizzera al modulo IMI della direttiva (UE) 2020/1057 dipende dall'interesse a effettuare uno scambio di informazioni tramite l'IMI sul distacco di lavoratori nel settore del trasporto su strada e dalla stipula di un corrispondente accordo con l'UE in tal senso.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna Ripercussioni nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore su strada

Un aumento delle imprese di trasporto soggette all'obbligo di licenza significa che le autorità di controllo dovranno controllare un maggior numero di imprese di trasporto, il che comporta un carico maggiore.

4.2.2 Ripercussioni nell'ambito della LDist

Il progetto prevede che le autorità cantonali di cui all'articolo 7 capoverso 1 lettera d LDist siano competenti dell'esecuzione dell'assistenza amministrativa. Le autorità cantonali avranno il compito di richiedere all'impresa i documenti o le informazioni indicati dallo Stato richiedente e di applicare una sanzione secondo l'articolo 9 LDist in caso di violazione dell'obbligo di collaborazione. Non sono previsti controlli in loco. Il numero di richieste di assistenza amministrativa è difficilmente stimabile. Sulla base dei 25–50 casi all'anno sopra indicati, non vi sono motivi per supporre che il numero di procedure di assistenza amministrativa possa provocare costi di rilievo presso i Cantoni. La presente proposta prevede che i Cantoni si assumano, come avviene generalmente nell'esecuzione delle misure collaterali, metà dei costi degli stipendi e la Confederazione l'altra metà.

Si può pertanto ritenere che questo compito non causerà costi di rilievo ai Cantoni e che tali costi potranno essere gestiti nel quadro delle risorse impiegate per l'esecuzione delle misure collaterali. Se l'assistenza amministrativa dovesse avvenire in un secondo tempo via IMI, i Cantoni dovrebbero sostenere costi supplementari sul piano amministrativo e organizzativo, in particolare nella fase di introduzione. Dato che l'applicazione è basata sul web, non si prevedono investimenti importanti in ambito tecnico. L'impiego dell'IMI nella procedura di assistenza amministrativa non comporta oneri

supplementari per quanto riguarda l'amministrazione e il personale e la procedura dovrebbe risultare ancora più efficiente.

4.3 Ripercussioni sull'economia

L'attività come impresa di trasporto su strada deve essere soggetta per tutti i fornitori di servizi/partecipanti del settore del trasporto su strada a regole uguali e comuni. L'estensione delle regole in vigore alle imprese di trasporto che utilizzano nel trasporto transfrontaliero veicoli commerciali leggeri significa che l'accesso alla professione è disciplinata in maniera uniforme, il che garantisce non ultimo la qualità di questo settore e anche la competitività tra le imprese di trasporto.

Il progetto sull'adeguamento della LDist non ha ripercussioni sull'economia.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Il progetto riguarda la LPTS e in secondo luogo gli adeguamenti dell'OATVM. La LPTS ha la sua base costituzionale negli articoli 63 capoverso 1, 92 e 95 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.; RS 101). Le modifiche richieste s'iscrivono nella cornice delimitata da questi articoli. Il progetto è conforme alla Costituzione.

La base costituzionale della LDist è costituita dall'articolo 110 capoverso 1 lettere a e b Cost. Le modifiche richieste riguardano il controllo delle condizioni salariali e lavorative minime e sono quindi conformi alla base costituzionale.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'ATT non contiene obblighi espliciti riguardo a un recepimento integrale del nuovo diritto rilevante dell'UE nel proprio campo di applicazione. L'obiettivo dell'Accordo è tuttavia il più ampio allineamento possibile delle norme in vigore nel trasporto terrestre in Svizzera e nell'UE, in modo tale da garantire il buon funzionamento dell'Accordo (cfr. in particolare art. 52, par. 4, ATT). Nell'ambito dell'accesso al mercato la Svizzera ha tutto l'interesse a mantenere l'equivalenza delle condizioni quadro giuridiche. Se non si tenesse conto dei corrispondenti sviluppi del diritto inerente al «pacchetto dei trasporti su strada», le divergenze tra le disposizioni vigenti in Svizzera e nell'UE impedirebbero la congrua applicazione dell'ATT. Il presente progetto persegue pertanto l'obiettivo di adeguare le disposizioni svizzere a quelle dell'UE e di creare così pari condizioni di concorrenza nel trasporto su strada.

Dopo l'avvenuto screening da parte della Commissione conformemente al numero 5.3 e una volta confermata l'equivalenza, sarà preparata e adottata una decisione del Comitato misto dei trasporti terrestri per la modifica degli allegati corrispondenti dell'ATT (art. 52, par. 4, ATT).

Il recepimento del pacchetto sulla mobilità comporta una serie di adeguamenti degli allegati dell'ATT: da un lato il regolamento (UE) 2020/1055, volto ad adeguare i due regolamenti (CE) n. 1071/2009 e 1072/2009, deve essere recepito nella lista delle disposizioni applicabili nell'allegato 1, sezione 1, ATT e allegato P alla Convenzione AELS. Dall'altro, l'articolo 9, paragrafo 3, ATT esonera i trasporti menzionati nell'allegato 4 da tutte le regole relative alla licenza e da altri obblighi di autorizzazione nel settore dei trasporti. L'allegato 4 menziona al numero 3 il trasporto merci con autoveicoli la cui massa totale ammissibile, compresa la massa totale dei rimorchi, non supera 3,5 tonnellate. Con l'estensione del requisito dell'autorizzazione alle imprese di trasporto su strada che per il trasporto merci transfrontaliero utilizzano veicoli e combinazioni di veicoli con un peso totale ammesso superiore a 2,5 tonnellate, il numero 3 deve essere modificato in maniera corrispondente. Nel trasporto merci

transfrontaliero continuano a rimanere esonerati dall'obbligo di licenza tutte le imprese che utilizzano per il trasporto merci esclusivamente veicoli il cui peso totale ammissibile non supera in base alla licenza di circolazione 2,5 tonnellate.

Anche nell'ambito dell'ALC non è previsto l'obbligo della Svizzera di adeguarsi alle nuove normative in relazione al distacco di lavoratori. Come menzionato nel capitolo 1.2.2., la Svizzera non è obbligata a recepire i cambiamenti del diritto UE sui lavoratori distaccati. La Svizzera non ha pertanto recepito né la direttiva di applicazione né la direttiva riveduta sui lavoratori distaccati. Dato che l'assistenza amministrativa non è espressamente prevista nella LDist, la modifica secondo la variante 3 qui presentata (cfr. n. 2.2.1) comporterebbe una modifica sul piano dell'applicazione del diritto nell'ambito del trasporto su strada.

5.3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo Con l'adeguamento delle disposizioni sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada, il presente progetto ha come scopo l'armonizzazione con il regolamento (UE) 2020/1055, che è già entrato in vigore nell'UE e si applica agli Stati membri a partire dal 21 febbraio 2022. Con gli adeguamenti apportati nell'ambito dell'assistenza amministrativa reciproca e dello scambio di informazioni, si intende inoltre creare un quadro legislativo che possa consentire alla Svizzera, mediante gli accordi necessari, un eventuale collegamento ai sistemi informativi elettronici dell'UE (ERRU, IMI).

Per confermare formalmente l'equivalenza con il diritto UE delle norme recepite, la Commissione europea è invitata dopo l'approvazione della legge e delle ordinanze a effettuare una verifica corrispondente degli atti giuridici svizzeri. Nel quadro dell'ALC la Svizzera, come illustrato nel capitolo 1.2.2, non ha recepito i più recenti atti legislativi sul distacco, come la direttiva di applicazione e la direttiva riveduta sui lavoratori distaccati. Anche senza il recepimento, questi nuovi atti legislativi hanno comportato dal punto di vista dei contenuti un avvicinamento tra le normative svizzere e quelle europee, visto che le misure collaterali svizzere prevedevano fin dall'inizio strumenti per l'attuazione come i controlli e le sanzioni. Le differenze riguardano singoli strumenti e l'applicazione (per esempio il termine di preannuncio di otto giorni). Ci sono anche elementi in comune, per esempio per quanto riguarda l'obbligo di notifica, le misure di controllo, le sanzioni amministrative e la responsabilità in caso di subappalto. Nell'odierna LDist manca tuttavia una base per lo scambio di informazioni e l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera. Il parziale recepimento della direttiva (UE) 2020/1057 comporterebbe una certa armonizzazione del diritto sui lavoratori distaccati nel settore del trasporto su strada.

5.4 Protezione dei dati

Con il recepimento del diritto UE vengono raccolti dati aggiuntivi (art. 9 cpv. 3 lett. f e g LPTS) delle imprese di trasporto su strada ed elaborati nella parte non pubblicamente accessibile del registro dell'UFT (art. 9 cpv. 3 LPTS). L'assistenza amministrativa reciproca e lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE comprende anche questi dati. Tutte le informazioni sui dati della parte non pubblicamente accessibile del registro o sui dati riguardanti la prova della sede effettiva e stabile continueranno a essere concesse esclusivamente alle autorità designate e competenti degli Stati membri dell'UE nell'ambito dell'esercizio della loro attività amministrativa e di controllo.

Nella LDist si introduce ora l'assistenza amministrativa, che deve essere disciplinata sulla base del diritto dell'UE. Con la regolamentazione della comunicazione dei dati su richiesta si tiene conto dell'articolo 19 in combinato disposto con l'articolo 17 LPD.

Elenco delle abbreviazioni

AELS	Associazione europea di libero scambio
ALC	Accordo del 21 giugno 1999 sulla libera circolazione delle persone, RS 0.142.112.681
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATT	Accordo del 21 giugno 1999 sui trasporti terrestri, RS 0.740.72
CE	Comunità europea
CO	Codice delle obbligazioni
Cost.	Costituzione federale
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DG MOVE	Direzione generale Mobilità e trasporti
Direttiva di applicazione del 15 maggio 2014	Direttiva di applicazione della direttiva sul distacco; direttiva 2014/67/UE,
Direttiva riveduta sul distacco	Direttiva 2018/957, del 9 luglio 2018
Direttiva sul distacco	Direttiva 96/71/CE, del 16 dicembre 1996
ERRU	European Registers of Road Transport Undertakings
IMI	Sistema di informazione del mercato interno
LDist	Legge dell'8 ottobre 1999 sui lavoratori distaccati, RS 823.20
Lferr	Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie, RS 742.101
LOGA	Legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione, RS 172.010
LPD	Legge federale del 19 giugno 1992 sulla protezione dei dati, RS 235.1
LPTS	Legge federale del 20 marzo 2009 sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada, RS 744.10
MC	Misure collaterali
OARF	Ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria, RS 742.122
OATVM	Ordinanza del 2 settembre 2015 concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada, RS 744.103
ODist	Ordinanza del 21 maggio 2003 sui lavoratori distaccati in Svizzera, RS 823.201
OLR 1	Ordinanza del 19 giugno 1999 per gli autisti, RS 822.221
PMI	Piccole e medie imprese
SECO	Segreteria di Stato dell'economia
SEM	Segreteria di Stato della migrazione
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UDSC	Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini
UE	Unione europea
UFT	Ufficio federale dei trasporti
usam	Unione svizzera delle arti e mestieri
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade