

# Rapporto parziale 1 di maggioranza

numero	data	Dipartimento
<b>6774 R1parz.1</b>	8 ottobre 2013	ISTITUZIONI / TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione speciale energia  
sul messaggio 9 aprile 2013 inerente la modifica della Legge sulle  
imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977  
concernente gli ecoincentivi e lo stanziamento di un credito quadro di  
fr. 30'000'000, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento della  
mobilità sostenibile**

La Commissione speciale energia ha esaminato in modo approfondito il messaggio sopraccitato, raccogliendo in più audizioni, le spiegazioni dei Direttore e funzionari dei due dipartimenti coinvolti (DT e DI) e dei diversi attori interessati.

## 1. AUDIZIONI

- Il 14 maggio 2013 la CSE ha sentito Giovanni Bernasconi, Capo Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (DT), e Cristiano Canova, Capo Sezione della circolazione (DI)
- Il 2 luglio 2013 la CSE ha sentito i rappresentanti dell' UPSA e Marco Piffaretti di Infovel
- Il 27 agosto 2013 la CSE ha sentito i Consiglieri di Stato, Michele Barra (Direttore DI) e Norman Gobbi (Direttore DI) con i loro collaboratori, Giovanni Bernasconi e Cristiano Canova
- Il 1° ottobre 2013 la CSE ha sentito il Consigliere di Stato, Michele Barra, e il suo collaboratore Giovanni Bernasconi

## 2. INTRODUZIONE

Il messaggio n. 6774 propone due distinti oggetti:

1. Modifica tasse circolazione bonus malus (ecoincentivi)
2. Nuovo fondo da 30 milioni (cashbonus) per il sussidiamento dell'acquisto di autovetture efficienti

Lo scopo della proposta di modifica Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977, revisionata il 22.01.2008 dal Gran Consiglio con l'introduzione di una sistema di imposta di circolazione differenziata in funzione dell'efficienza energetica e ambientale dei veicoli a motore (bonus/malus) [Messaggio n. 5881 del 06.02.2007 "Modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli

a motore del 9 febbraio 1977 (ecoincentivi)”, è di correggere il meccanismo attualmente basato sulle categorie di efficienza energetica (A fino G) definite secondo art 8 della Legge federale sull’energia e art 7, 9 e 11 dell’Ordinanza sull’energia, entrati in vigore nel 1998. Con la modifica dell’allegato 3.6, nel 2011 è stato introdotto il periodico aggiornamento delle categorie in funzione del progresso tecnologico, generando delle eccedenze, ciò che non rispetta il principio della neutralità finanziaria originariamente espressa.

La presente modifica di Legge, secondo la Commissione, permetterà di garantire in futuro una maggiore efficacia, flessibilità e indipendenza nella determinazione degli importi bonus e dei malus.

In parallelo il Consiglio di Stato propone la creazione di un credito quadro alimentato dalle entrate derivanti da uno specifico supplemento sull’imposta di circolazione, destinato a finanziare l’acquisto di veicoli molto efficienti a livello di mobilità privata, collettiva, aziendale e pubblica e ad incoraggiare la sostituzione di veicolo poco efficienti.

### **3. DISCUSSIONE MESSAGGIO E DECISIONE DI SCINDERE**

La Commissione ha discusso a lungo ed in modo approfondito il messaggio n. 6774 del Consiglio di Stato. La modifica del sistema bonus-malus non è stata oggetto di particolari dubbi da parte della Commissione; al contrario, non ha trovato argomenti sufficientemente convincenti la proposta del credito quadro di 30 milioni.

La Commissione ha quindi convenuto di scindere il messaggio, procedendo con la redazione del presente rapporto favorevole al nuovo meccanismo bonus/malus, e sospendendo l’approvazione del fondo di 30 milioni, per poi avere la possibilità di analizzarlo ulteriormente in un secondo tempo. I motivi sono molteplici e si preferisce rimandarne l’esposizione a seguito degli approfondimenti, nei rapporti che seguiranno.

### **4. MODIFICA DEL SISTEMA DI ECOINCENTIVI BONUS/MALUS**

Si cita di seguito quanto esposto nel messaggio al capitolo 2:

#### **“2. Il sistema attuale di ecoincentivi**

Con l’approvazione del Gran Consiglio, il 22.1.2008, della modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore<sup>1</sup> si è posta la base legale per il sistema attuale degli ecoincentivi. Infatti il nuovo art. 1a recita:

<sup>1</sup> *L’imposta di cui alle lettere c) ed e) dell’art. 1 cpv. 1 per i veicoli di nuova immatricolazione viene moltiplicata per un coefficiente (bonus/malus).*

<sup>2</sup> *Il coefficiente di moltiplicazione viene stabilito dal Consiglio di Stato ogni due anni sulla base dell’appartenenza ad una determinata categoria energetica e in funzione del mantenimento della neutralità finanziaria.*

La modifica introdusse il concetto di un bonus/malus basato sulle categorie di efficienza energetica indicate nell’etichetta Energia e la necessità di garantire la neutralità finanziaria, cioè nessun aumento né diminuzione dell’importo complessivo per rapporto all’imposta di circolazione calcolata senza l’applicazione del coefficiente (non viene stabilito per contro su che periodo debba essere garantita tale neutralità).

---

<sup>1</sup> Messaggio 5881 del 6.2.2007 concernente la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 (RL 7.4.2.2)

Le modalità di applicazione di questi principi sono di competenza del Consiglio di Stato che li ha definiti nello specifico regolamento di applicazione adottato il 11.11.2008<sup>2</sup>. Sia la modifica legislativa che il regolamento sono entrati in vigore il 1.1.2009.

A partire da questa data, per l'immatricolazione di veicoli nuovi, la formula di calcolo dell'imposta che si basa su una relazione tra peso totale e potenza del veicolo, viene dunque moltiplicata con un coefficiente bonus/malus (K). In effetti il regolamento stabilisce che il coefficiente di moltiplicazione è applicabile per il momento unicamente ai veicoli della lett. e) dell'art. 1 cpv. 1 della legge, cioè alle automobili con un peso inferiore ai 3'500 kg, con i criteri seguenti:

- le automobili nella categoria energetica A e con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori o uguali a 140 g/km e (in caso di carburante diesel) con filtro antiparticolato di serie, pagano il 50% dell'imposta di circolazione di base (K = 0.5);
- le automobili nella categoria energetica F pagano un supplemento d'imposta del 20% (K=1.2);
- le automobili nella categoria energetica G pagano un supplemento d'imposta del 50% (K = 1.5)
- L'imposta delle automobili inserite nelle altre categorie energetiche (A, se diesel senza filtro oppure emissioni di CO<sub>2</sub> >140 g/Km, B, C, D, E) non subisce modifiche (K= 1)

L'imposta di circolazione per le automobili sino a kg 3'500 si calcola quindi con la seguente formula:

$$IC = K * [158 + (kg * kW)/560]$$

Sono pure regolati i seguenti casi particolari:

- Il bonus (riduzione dell'imposta) è garantito per i due anni successivi all'anno della prima immatricolazione, indipendentemente da eventuali cambiamenti delle categorie energetiche indicate nell'etichetta Energia del veicolo.
- Come già precedentemente in vigore, tutti i generi di veicoli a propulsione elettrica sono esonerati dall'imposta di circolazione. La condizione non ha limiti temporali.
- Veicoli Ibridi: i veicoli ibridi (con una parte di trazione elettrica) beneficiano di un esonero pari al 50% dell'imposta di circolazione.
- Veicoli a metano e GPL: i veicoli a metano (gas naturale) o GPL beneficiano di un esonero pari al 25% dell'imposta di circolazione.
- Tutte le automobili con prima immatricolazione antecedente il 01.10.1987 (senza catalizzatore) pagano un supplemento d'imposta del 30% (K = 1.3)."

Il metodo introdotto nel 2009 considerava la possibilità della modifica del cambiamento di categoria energetica, categorie che fino al 2012 venivano aggiornate ogni 2 anni.

Il principio adottato dal nostro Cantone a partire dal 2009, per favorire la diffusione di autovetture a impatto ambientale ridotto e nel contempo disincentivando le più inquinanti è stato introdotto in altri Cantoni in varie forme a partire dal 2005. Molti hanno adottato le categorie energetiche; altri hanno usato le caratteristiche di emissioni di gr CO<sub>2</sub>/km dei veicoli, e in taluni casi il periodo di beneficio dello sconto sull'imposta di circolazione.

Le modifiche introdotte a partire dal 2012 all'etichetta energia, che hanno dato maggiore importanza al consumo assoluto di carburante e alle conseguenti emissioni di CO<sub>2</sub>, e il passaggio alle revisioni annuali delle categorie energetiche hanno di fatto introdotto un limite temporale più breve ai bonus, limite previsto al momento dell'introduzione, ma accelerato dalla modifica federale e dal crescente numero di nuovi modelli a basso consumo, che vengono messi annualmente sul mercato.

Di conseguenza un importante numero di autovetture, che al momento della messa in circolazione erano classificate in categoria A, hanno perso il diritto allo sconto, mentre i

---

<sup>2</sup> RL 7.4.2.2.1

veicoli di categoria F e G, hanno portato ad un maggior incasso di tasse di circolazione, venendo a meno all'obiettivo di neutralità finanziaria voluto dal Legislatore.

**Il Consiglio di Stato, con la modifica proposta nel messaggio n. 5774, ha voluto correggere questa deriva, fissando e mantenendo la tassa di circolazione secondo le caratteristiche dell'autovettura al momento dell'immatricolazione, evitando quindi che la tassa di circolazione aumenti dopo qualche anno dalla messa in circolazione.**

Inoltre in futuro non saranno più esentate dal pagamento della tasse di circolazione le autovetture elettriche e ibride.

**Con il nuovo metodo proposto dal Consiglio di Stato, le tasse di circolazione non subiranno modifiche importanti e, a dipendenza della categoria, ci saranno delle lievi diminuzioni delle entrate.**

**La maggioranza della Commissione speciale energia sostiene ed approva la proposta.**

## **5. CREDITO QUADRO DI 30 MILIONI**

Il credito quadro di 30 mio di franchi per l'erogazione di **sussidi all'acquisto di autovetture "superefficienti"** non viene sottoposto al Gran Consiglio nel presente rapporto, in quanto, malgrado le numerose audizioni, non ha convinto la maggioranza della Commissione speciale energia, che ha deciso di esaminarlo più approfonditamente, di verificarne e rivederne diversi aspetti controversi e non chiari, che saranno elencati più avanti.

Già con il messaggio VEL2 la Commissione della gestione aveva espresso nel rapporto al Gran Consiglio perplessità sull'interpretazioni dei risultati del VEL1. In seguito, anche il rapporto Rapp Trans sul VEL2 aveva evidenziato gli effetti limitati degli sussidi erogati nel VEL2 per l'acquisto di autovetture efficienti. Le perplessità sul nuovo credito quadro sono ancora diverse, in parte dovute alla non chiarezza del messaggio, ma anche in considerazione della forte evoluzione tecnologica nel settore automobilistico in corso, evoluzione spinta anche da esigenze imposte a livello Europeo e che condurrà a una maggior offerta sul mercato di veicoli efficienti a prezzi competitivi.

D'altra parte, tenuto conto della magnitudine del credito in relazione al momento difficile per le finanze pubbliche cantonali, la nostra Commissione intende approfondire ulteriormente le informazioni, in particolare sui veicoli elettrici, per i quali il sussidio previsto ammonta a fr. 10'000.-. Questo anche in considerazione della finora scarsa diffusione di questo tipo di autovetture per rapporto ad esempio ai modelli ibridi, che necessità ancora di importanti sussidi statali, come dimostra anche la situazione in Ticino, dove malgrado quasi 20 anni di azioni VEL1, VEL2, infoVEL, ecc, sono in circolazione meno di 100 vetture elettriche di proprietà individuale. La domanda che ci si pone è a sapere se è compito del contribuente ticinese sostenere l'industria automobilistica in generale e quella europea in particolare.

Occorre in generale prestare molta attenzione a come verrebbero investiti i fondi prelevati dal credito quadro in oggetto, credito che raggiunge una mole notevole e che viene costituito mediante un prelievo ulteriore posto a carico di tutti gli automobilisti. Si vuole altresì evitare che misure di politica ambientale diventino troppo onerose proprio per gli strati meno abbienti della popolazione.

Per questi motivi la Commissione speciale energia, in considerazione degli obiettivi fissati dal PEC, e nell'intento di non eludere la problematica, ritiene indispensabile ridiscutere e approfondire i seguenti elementi relativi al credito quadro cash bonus:

1. Ammontare eccessivo del credito (30 milioni)
2. Meccanismo di sussidiamento non vincolato alla sostituzione di un'autovettura di vecchia generazione non efficiente (rottamazione)
3. Metodo Importo del prelievo sulle tasse di circolazione per alimentare il fondo
4. Limite di 95 gr CO<sub>2</sub>/km per le categorie sussidiate
5. Importi dei sussidi ed evoluzione dei prezzi delle autovetture
6. Coerenza e costi della rete di ricarica EVite, RiParTi, RiParTi2.0, RiParTi2.0 2
7. Risultati dei progetti di sussidiamento di autovetture efficienti precedenti (VEL1 e VEL2)
8. Finanziamenti esterni per la promozione degli ecoincentivi e la realizzazione della rete di ricarica
9. Configurazione e ruoli delle varie associazioni di promozione ecomobilità EcoCAR, InfoVEL, E-Mobility
10. Impatto sui consumi energetici del Cantone
11. Utilizzo dell'eccedenza accumulata sulle tasse di circolazione a seguito dei cambiamenti delle categoria etichette Energia
12. Relazione con la legge federale sul CO<sub>2</sub> per le automobili

La maggioranza della Commissione ritiene indispensabili gli approfondimenti sopraccitati, prima di procedere all'approvazione della parte di messaggio per la creazione di un credito quadro per l'erogazione di sussidi che dovranno rivelarsi ben calibrati, adatti e non lesivi delle regole del mercato nel settore della vendita di veicoli, anche con riferimento ai veicoli superefficienti.

## **6. CONCLUSIONI**

La maggioranza della Commissione speciale energia propone quindi di accogliere la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, limitatamente alla parte relativa al bonus/malus, e di sospendere la parte concernente il finanziamento della mobilità sostenibile.

Invita quindi il Gran Consiglio ad approvare il Disegno di legge così come scaturito dai lavori commissionali annesso al presente rapporto.

Per la maggioranza della Commissione speciale energia:

Bruno Storni e Paolo Sanvido, relatori  
Badasci - Canevascini - Caverzasio - Dominé -  
Foletti - Garzoli - Orsi - Stojanovic

Disegno di

## **LEGGE**

### **sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977; modifica**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 9 aprile 2013 n. 6774 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto parziale 1 di maggioranza 8 ottobre 2013 n. 6774 R1<sub>parz.1</sub> della Commissione speciale energia,

### **d e c r e t a :**

#### **I.**

La legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 è modificata come segue:

#### **Art. 1 cpv. 3**

<sup>3</sup>È data facoltà al Consiglio di Stato di prevedere un supplemento compreso tra il 10 e il 40% dell'imposta dovuta, per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico.

#### **Art. 1a**

##### **Ecoincentivo a) bonus/malus**

<sup>1</sup>L'imposta di cui alle lettere c) ed e) dell'art. 1 cpv. 1 per i veicoli di nuova immatricolazione viene moltiplicata per un coefficiente (bonus/malus).

<sup>2</sup>Il coefficiente di moltiplicazione è compreso tra 0.2 e 1.8 ed è stabilito dal Consiglio di Stato in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> del tipo di veicolo.

<sup>3</sup>Il Consiglio di Stato definisce i casi particolari e fissa per gli stessi delle apposite modalità di applicazione.

<sup>4</sup>Alle emissioni di CO<sub>2</sub> per tipo di veicolo possono essere aggiunte le emissioni generate nella produzione di carburante o dell'energia di trazione.

<sup>5</sup>Il Consiglio di Stato verifica periodicamente, almeno ogni due anni, il coefficiente di moltiplicazione al fine di garantire la neutralità finanziaria.

### **Art. 11 cpv. 2 e 3**

<sup>2</sup>L'adeguamento dell'imposta applicando il coefficiente bonus/malus in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> è applicato a tutte le automobili con peso inferiore ai 3'500 kg la cui prima immatricolazione è successiva al 1.1.2009; per gli altri veicoli su decisione del Consiglio di Stato.

<sup>3</sup>Abrogato.

## **II.**

Trascorsi i termini per l'esercizio del referendum, le presenti modifiche di legge sono pubblicate nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato ne fissa l'entrata in vigore.