

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
5678R / 5881R	4 dicembre 2007	ISTITUZIONI

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sui messaggi 13 luglio 2005 (n. 5678) e 6 febbraio 2007 (n. 5881)
concernenti due modifiche della Legge sulle imposte e tasse di
circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977**

1. MESSAGGIO N. 5881

1.1 Obiettivo della riforma

Lo scopo della proposta di cui al messaggio 5881 è il riorientamento della sostituzione graduale del parco veicoli ticinese verso mezzi meno inquinanti. L'obiettivo viene perseguito con un sistema di incentivi e disincentivi finanziari che vanno a premiare i veicoli significativamente meno inquinanti e a penalizzare quelli significativamente più inquinanti. Essa rientra tra le 57 misure (misura TR 6.1) di cui al Piano di risanamento dell'aria ai sensi della LPAmb / OIAT e rappresenta un contributo concreto per tentare di rallentare e contenere la crescita dei consumi, senza dover incidere sulle libertà individuali.

La riforma proposta dal Consiglio di Stato è in sintonia con quanto sta avvenendo a livello federale. La Confederazione e tutti i Cantoni stanno infatti introducendo modelli di ecoincentivi analoghi a quello di cui al presente messaggio.

In particolare la Confederazione ha l'intenzione di applicare un sistema bonus-malus per la tassa federale d'importazione dei veicoli.

Di recente la Conferenza dei direttori dei dipartimenti cantonali di polizia ha raccomandato di seguire le direttive in materia dell'Associazione dei capi uffici della circolazione del 2 luglio 2007, in vista di introdurre in tutti i Cantoni un sistema d'imposizione che tenga conto dell'aspetto ecologico.

Entro il 2011, la Confederazione intende pure introdurre un'etichetta ambientale, più completa rispetto a quella energetica attuale che comprende diversi parametri di valutazione sull'impatto ambientale dei singoli veicoli, compreso quello dell'inquinamento fonico.

1.2 Meccanismo attuale del calcolo delle imposte di circolazione

L'attuale meccanismo di calcolo delle imposte di circolazione si fonda essenzialmente sulla potenza del veicolo e, per le automobili, sul peso dell'automezzo. Le tabelle seguenti presentano le formule applicabili ai tre principali tipi di veicolo e degli esempi di calcolo:

FORMULA ATTUALE AUTOMOBILE FINO A 3,5 T.	Esempio
(peso totale x potenza) : 560 + 158	(1600 x 70) : 560 + 158 = fr. 358.-
FORMULA ATTUALE FURGONCINO	Esempio
(potenza X 5,7) + 105	(110 X 5,7) + 105 = fr. 732.-
FORMULA ATTUALE VEICOLO PESANTE	Esempio
(potenza x 10) + 105	(270 x 10) + 105 = fr. 2805.-

1.3 La proposta del Consiglio di Stato

Il sistema di incentivi e disincentivi finanziari proposto dal Consiglio di Stato, applicabile mediante dei coefficienti di riduzione della tariffa calcolata con il meccanismo attuale per i veicoli meno inquinanti (etichetta energetica A) e dei coefficienti di aggravio per quelli più inquinanti (etichetta energetica F e G) viene proposto:

- unicamente per i nuovi veicoli. I veicoli attualmente in circolazione continuerebbero a pagare la medesima imposta, mentre al momento dell'immatricolazione di un nuovo veicolo si passerebbe al calcolo secondo il nuovo sistema del bonus/malus. Questa scelta permetterebbe un'introduzione graduale del sistema, contando sul continuo processo di sostituzione dei vecchi veicoli in circolazione;
- unicamente per le automobili fino a 3,5 t. la proposta del Governo non toccherebbe segnatamente i furgoncini e i veicoli pesanti.

In base al messaggio verrebbe pure introdotto un esonero più flessibile per i veicoli con propulsione alternativa e verrebbe stanziato un credito di fr. 100'000.- per 5 anni per accompagnare la riforma (informazione).

1.4 Valutazioni da parte della Commissione

La Commissione della gestione e delle finanze sostiene la riforma nella sua impostazione di base.

In primo luogo si sostiene la proposta di favorire i veicoli con etichetta energetica A e di sfavorire quelli di categoria F e G, lasciando invariata la tariffa per le altre categorie. Da osservare che con questo sistema, limitandoci a riportare i dati sulle sole automobili, ben 96'714 veicoli non subirebbero cambiamenti (classi B C D E), pari al 49,9% del parco automobili complessivo e al 69,6% del parco automobili di cui è conosciuta la classe energetica. La seguente tabella presenta la situazione:

Classe energetica	Nr. vetture	% parco automobili
A	14322	7,3%
B	19183	9,9%
C	27259	14,0%
D	27085	13,9%
E	23187	11,9%
F	13739	7,0%
G	14151	7,3%
Sconosciuta	54626	28,2%
Totale	193552	100%

In secondo luogo si sostiene il criterio di applicazione della riforma alle sole nuove immatricolazioni, senza toccare i veicoli attualmente in circolazione. Alla base di questa scelta vi è una sorta di patto con il detentore del veicolo, che al momento della sostituzione di quello attuale con uno nuovo verrebbe stimolato a favorire un mezzo energeticamente più efficiente. L'effetto globale dell'incentivo sarebbe graduale e, limitandoci anche alle sole automobili, considerato il parco vetture attuale di 193'000 veicoli e la nuova immatricolazione di ca. 16'000 veicoli all'anno, senza l'aumento dei veicoli immatricolati, avrà statisticamente effetto completo in 12 anni.

Età	Nr. automobili	% parco automobili
0-5 anni	88484	45,7%
6-10 anni	59648	30,8%
11-15 anni	30978	16,0%
16-19 anni	9178	4,7%
20 e + anni	5264	2,7%
Totale	193552	100%

In terzo luogo la Commissione intende discostarsi dalla proposta governativa quanto alla limitazione degli ecoincentivi alle sole automobili con un peso fino a 3,5 tonnellate. Essa propone di emendare il disegno di legge avanzato dal Governo includendovi una norma a sé stante quale base legale per l'implementazione di un sistema di ecoincentivi a tutti i veicoli (automobili, motociclette, furgoncini, torpedoni, veicoli del traffico pesante).

Le automobili di nuova immatricolazione sarebbero le prime ad essere sottoposte al sistema bonus/malus, in base alla loro etichetta energetica, mentre per le altre categorie di veicoli il passaggio al nuovo regime avverrebbe per decisione governativa, man mano si potrà disporre per queste categorie di parametri analoghi all'etichetta energetica che possano permettere l'implementazione del nuovo sistema.

Infine, la Commissione approva il credito necessario alle misure informative sul nuovo sistema di ecoincentivi ed il relativo credito di fr. 100'000.- per 5 anni.

1.5 Entrata in vigore e riesame della riforma

L'adeguamento dell'imposta di circolazione, applicando il coefficiente bonus-malus, necessita di un' implementazione informatica e quindi amministrativa.

Essa può quindi entrare in vigore dal 1 gennaio 2009 per le automobili, mentre per gli altri veicoli su decisione del Consiglio di Stato, al momento in cui saranno disponibili i parametri ambientali necessari.

Siccome si tratta di una riforma che introduce un modello nuovo ed è annunciata l'introduzione di un sistema bonus/malus sulla tassa d'importazione dei veicoli a livello federale, la Commissione ha ritenuto opportuno fissare al nuovo art. 11 cpv. 4 il principio del riesame della riforma degli ecoincentivi ad un anno dall'eventuale introduzione di quelli federali.

2. MESSAGGIO N. 5678

2.1 Obiettivo della riforma

Il Consiglio di Stato, dopo averlo annunciato nel pacchetto di riequilibrio delle finanze cantonali del 2005, il 13 luglio 2005 ha proposto un adeguamento della tariffa base per il calcolo dell'imposta di circolazione del 5%. Questo constatando che essa è immutata da anni mentre gli investimenti cantonali per la mobilità raggiungono cifre quantificabili in ben oltre mezzo miliardo di franchi per quadriennio.

In effetti l'ultimo adeguamento delle imposte di circolazione è entrato in vigore nel 1998 mentre da tale data ad oggi il rincaro (indice nazionale dei prezzi al consumo) fa segnare un +8,4% (da 144,0 punti, dicembre 1997, a 156,1 punti, agosto 2007).

2.2 La proposta del Consiglio di Stato

Con il messaggio nr. 5678 il Governo propone di ritoccare le lettere b), c), e), f) e da h) a r) della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore adeguando le tariffe del 5%.

Ogni tariffa viene modificata secondo la sua natura, a dipendenza del sistema di calcolo dell'imposta per ogni singola categoria di veicolo.

2.3 Valutazioni della Commissione

La Commissione non accoglie l'adeguamento delle tariffe come richiesto dal Consiglio di Stato e propone quindi il rigetto del messaggio.

Tuttavia, essa propone di introdurre nella legge un meccanismo che permetta al Governo d'ora in poi di adeguare le tariffe al rincaro per decreto esecutivo, evitando così di dover passare dal Gran Consiglio ogni volta che si intende ritoccare questo onere solo per mantenerne integro il valore rispetto all'inflazione.

In quest'ottica vengono proposti il nuovo art. 10a e il nuovo art. 11 cpv. 3. Il primo contiene la base legale per l'adattamento periodico al rincaro per decisione governativa; il secondo fissa al novembre 2008 il dato di partenza, escludendo così ritocchi retroattivi inerenti il periodo 1998-2008.

3. COMMENTO ALLE DIVERSE DISPOSIZIONI

Art. 1 cpv. 3: questa nuova disposizione permette l'applicazione di un supplemento pari al 30% dell'imposta dovuta per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ecologico. Essa è stata proposta dal Consiglio di Stato per correggere la rigidità del sistema del coefficiente in base alla classe energetica.

Art. 1a: è questa la nuova norma che introduce il principio secondo cui, l'imposta per le motociclette, le autovetture, i furgoni, i torpedoni e i veicoli del traffico pesante viene moltiplicata per un coefficiente <1 in caso di veicolo efficiente dal profilo energetico e >1 in caso di veicolo significativamente inefficiente dal profilo energetico. **Il cpv. 2** prevede il principio del bonus/malus legato all'efficienza energetica e quello della neutralità finanziaria, nel senso che l'applicazione dei coefficienti non dovrebbe globalmente dare maggiori o minori introiti per lo Stato di questa posta dei ricavi cantonali.

Art. 6 lett. d): con questa norma si estende l'esonero dall'imposta di circolazione ai veicoli mossi con tecniche di trazione o combustibili alternativi che permettono una migliore efficienza energetica ed ambientale. Si tratta di un particolare bonus per i veicoli particolarmente ecocompatibili.

Art. 10 cpv. 2: la norma viene modificata per permettere al Consiglio di Stato di varare norme complementari qualora elementi necessari per la determinazione dell'imposta, in particolare l'appartenenza del veicolo a una certa classe energetica, non siano indicati nelle approvazioni del tipo.

Art. 10a: si tratta qui della nuova norma introdotta dalla Commissione per permettere al Consiglio di Stato di adeguare al rincaro l'imposta base mediante decreto esecutivo. Essa

è collegata con il nuovo art. 11 cpv. 2, che fissa il primo periodo per il quale è possibile l'intervento governativo e la base di calcolo.

Art. 11: questa norma viene modificata nel titolo e vengono aggiunti tre nuovi capoversi. Un **cpv. 2** che fissa l'entrata in vigore della riforma al 1 gennaio 2009 per le automobili e per gli altri veicoli su decisione del Consiglio di Stato, man mano che i parametri ambientali necessari sono dati. Un **cpv. 3** che fissa il principio secondo cui il primo adeguamento dell'imposta di circolazione mediante decreto esecutivo prende come base di partenza l'indice dei prezzi al consumo del novembre 2008, escludendo così la retroattività. Un **cpv. 4** che introduce il principio di un riesame degli ecoincentivi qualora fosse introdotto il modello bonus/malus a livello federale.

4. CONCLUSIONI

La riforma che intende usare l'imposta di circolazione per stimolare i detentori di veicoli ad orientarsi verso mezzi ecologicamente efficienti quando si tratta di sostituire il veicolo attuale con uno nuovo è una riforma positiva e necessaria a ridurre, per quanto possibile, l'impatto del traffico sull'ambiente. In questa direzione va il progetto del Consiglio di Stato qui preso in esame, che la Commissione della gestione e delle finanze ha inteso ampliare per quanto possibile a tutti i veicoli a motore, senza limitarlo alle sole automobili.

Il nuovo sistema bonus/malus produrrà i suoi effetti gradatamente, man mano i veicoli verranno sostituiti, e per certi versi costituisce anche un incentivo a sostituire più in fretta un veicolo vecchio con uno energeticamente interessante.

La Commissione ha ritenuto inopportuna la proposta di ritocco verso l'alto delle tariffe, ma si è dimostrata disponibile a concedere al Governo la facoltà di adeguarle autonomamente al rincaro.



Con queste premesse essa chiede al Gran Consiglio di **non entrare in materia del messaggio n. 5678** e di voler **approvare il disegno di legge annesso al presente rapporto relativo al messaggio n. 5881**.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:
Manuele Bertoli e Fabio Bacchetta-Cattori, relatori
Beltraminelli - Bobbià - Bonoli (con riserva) - Celio - Ghisletta R. -
Jelmini - Lurati - Merlini - Orelli Vassere - Righinetti - Vitta

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 6 febbraio 2007 n. 5881 del Consiglio di Stato,
- visto il rapporto 4 dicembre 2007 n. 5678R / 5881R della Commissione della gestione e delle finanze,

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 così modificata :

Art. 1 cpv. 3 (nuovo)

³È data facoltà al Consiglio di Stato di prevedere un supplemento pari al 30% dell'imposta dovuta, per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ecologico.

Art. 1a - Ecoincentivi (nuovo)

¹L'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).

²Il 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.

Art. 6 lett. d)

d) mossi con tecniche di trazione o combustibili alternativi che permettono una migliore efficienza energetica ed ambientale.

Art. 10 cpv. 2

²Esso è pure autorizzato ad emanare disposizioni nei casi in cui elementi necessari per la determinazione dell'imposta non siano indicati nelle approvazioni del tipo.

Art. 10a - Adeguamento dell'imposta di circolazione al rincaro (nuovo)

Il Consiglio di Stato adegua l'imposta di circolazione all'evoluzione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo quando lo stesso cumulativamente è aumentato del 3% mediante decreto esecutivo con effetto per l'inizio di un anno civile.

Art. 11 - Disposizioni abrogative e transitorie (cpv. 2, 3 e 4 nuovi)

²L'adeguamento dell'imposta di circolazione applicando il coefficiente bonus-malus entra in vigore per le automobili il 1° gennaio 2009 e per gli altri veicoli su decisione del Consiglio di Stato.

³Il primo adeguamento dell'imposta di circolazione di cui all'art. 10a prende come base di partenza l'indice nazionale dei prezzi al consumo del novembre 2008.

⁴Gli ecoincentivi di cui all'art. 1a saranno riesaminati entro un anno dal momento in cui entrassero in vigore nuove disposizioni in materia a livello federale.

II.

Per un periodo di 5 anni dall'entrata in vigore della presente modifica, nei conti di gestione corrente della Sezione della circolazione vengono inseriti fr. 100'000.-- all'anno provenienti dal gettito dell'imposta di circolazione per finanziare l'attività di promozione degli ecoincentivi.

III.

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra in vigore il 1° gennaio 2009.