

Messaggio

numero

8210

data

16 novembre 2022

competenza

DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

Modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977

Signora Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra approvazione una modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore, della durata di un anno, tesa a introdurre una completazione tecnica delle formule di calcolo dell'imposta di circolazione delle automobili recentemente approvata dal popolo in occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022.

1. PREMESSA

In data 22 giugno 2022 il Gran Consiglio ha approvato il decreto concernente l'iniziativa popolare legislativa generica 12 maggio 2017 "Per un'imposta più giusta!" che raccomanda al popolo di respingere l'iniziativa e di accogliere il controprogetto.

Testo conforme all'iniziativa

Per le automobili con emissioni di CO₂ fino a 95 g/km è prevista un'imposizione fondata unicamente su una tassa base di 120 franchi. Per le automobili con emissioni superiori a 95 g/km CO₂, oltre alla tassa base di 120 franchi, si tiene conto anche delle emissioni di CO₂ in base alla seguente formula: $(\text{emissioni} - 95)^{1.4}$. È pure prevista una norma transitoria per cui la formula citata si applica alle automobili la cui prima immatricolazione è antecedente al 2009 solo dopo un anno dall'entrata in vigore della modifica.

Controprogetto

Il controprogetto prevede che la tassa base sia calcolata in funzione della massa a vuoto (kg) e della potenza (kW). Per le automobili fino a 95 g/km CO₂ è prevista unicamente la tassa base. Per quelle con emissioni di CO₂ superiori a 95 g/km CO₂, oltre alla tassa base, si tiene conto anche delle emissioni di CO₂ in base alla formula: $(\text{emissioni} - 95)^{1.385}$.

In occasione della votazione cantonale dello scorso 30 ottobre 2022, il popolo ticinese ha approvato il testo conforme all'iniziativa e respinto il controprogetto.

Nell'ambito delle discussioni precedenti la votazione si sono evidenziate alcune problematiche di natura tecnica legate ai diversi cicli di omologazione; la volontà espressa dalle parti in causa era di porvi rimedio prima possibile, indipendentemente dalla proposta accettata dal popolo.

2. I CICLI DI OMOLOGAZIONE

Per misurare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂, le automobili vengono sottoposte a specifiche procedure di prova, chiamate anche “cicli di omologazione”, in occasione dei quali in base a specifici parametri si misurano appunto le emissioni e i consumi.

In Europa (e quindi in Svizzera) vengono attualmente riconosciuti due cicli di omologazione:

- Il ciclo **NEDC** (New European Driving Cycle), in vigore dal 1992;
- Il ciclo **WLTP** (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures), di recente introduzione.

A partire dal settembre del 2017 in Svizzera e nell'UE è stato introdotto gradualmente un nuovo ciclo di omologazione (il WLTP), in sostituzione del NEDC. Il ciclo WLTP è stato adottato in particolare poiché permette di rilevare (e omologare) valori di consumo ed emissioni più simili alla realtà. Il ciclo NEDC è stato infatti sovente criticato in quanto rilevava valori di consumo di carburante ed emissioni più bassi rispetto a quelli che avrebbe poi riscontrato il consumatore finale alla guida del veicolo.

A partire da settembre del 2018 tutti i veicoli di nuova immatricolazione dispongono di valori calcolati secondo il WLTP. In alcuni casi vi sono veicoli che dispongono sia del valore NEDC che del valore WLTP. A partire dal 1. gennaio 2021 i veicoli di nuova immatricolazione dispongono solo del valore WLTP.

Poiché il ciclo WLTP è stato concepito per omologare valori di consumi ed emissioni maggiormente simili alla realtà, qualora si sottoponesse la stessa vettura a entrambi i cicli di omologazione, *tendenzialmente* verrebbero rilevati valori di consumo ed emissioni più alte con il ciclo WLTP rispetto al NEDC. Questo ha quale conseguenza che le vetture più recenti, omologate con il ciclo WLTP, si ritrovano ad avere emissioni di CO₂ più elevate nonostante, tendenzialmente, siano maggiormente rispettose dell'ambiente rispetto a vetture simili meno recenti.

Cosciente di questa problematica, la Confederazione ha modificato le sue prescrizioni sul CO₂ (obiettivi ambientali) innalzando da 95 a 118 g/km CO₂ la media massima delle emissioni per le vetture immatricolate in Svizzera e omologate secondo il ciclo WLTP. La soglia di 95 g/km CO₂ era stata infatti definita quando le automobili venivano immatricolate unicamente secondo il ciclo NEDC.

3. LA SITUAZIONE

Sia iniziativa che controprogetto per il calcolo dell'imposta fanno riferimento a un valore soglia delle emissioni di CO₂ di 95 g/km, evidentemente ripreso dagli obiettivi ambientali precedentemente adottati della Confederazione, senza però differenziare fra valori NEDC e WLTP.

Ciò ha come conseguenza che i detentori di automobili più recenti, e tendenzialmente più rispettose dell'ambiente, vengono svantaggiati rispetto ai detentori di automobili simili ma

meno recenti (e tendenzialmente più inquinanti) unicamente perché le emissioni della loro automobile sono state misurate con un ciclo di omologazione diverso.

4. LA PROPOSTA

Per ovviare alla citata problematica illustrata è sufficiente applicare compiutamente gli obiettivi ambientali fissati dalla Confederazione, differenziando i valori soglia della formula in base ai diversi cicli di omologazione. Di conseguenza il limite per i veicoli NEDC resterà di 95 g/km CO₂, come originariamente proposto, mentre per i veicoli WLTP verrà introdotto un limite di 118 g/km.

5. LE CONSEGUENZE

Attualmente sono in circolazione circa 10'000 auto con valore CO₂ WLTP, circa 50'000 che dispongono dei 2 valori e circa 160'000 che dispongono del solo valore NEDC.

Se disponibile fa ovviamente stato il valore WLTP, mentre in caso contrario fa stato il valore NEDC.

Come indicato nelle informazioni ufficiali, il testo legislativo approvato dal popolo ticinese dovrebbe generare un gettito complessivo per le autovetture di circa 91.5 milioni di franchi a partire dal 2024; questo rispetto ai 106.5 incassati nel 2021 e ai previsti 106.1 del Preconsuntivo 2022 (al 30 settembre). L'applicazione del doppio sistema di misura comporta un impatto di ulteriori 7.7 milioni di franchi che è necessario compensare. Per fare ciò ci possono essere tre modi: aumentare la tassa base; aumentare l'esponente di elevazione delle emissioni di CO₂ oppure introdurre un coefficiente di moltiplicazione del gettito.

Il Consiglio di Stato proponendo una norma transitoria che, per parità di trattamento tra gli autoveicoli più recenti, regoli i due sistemi di misurazione delle emissioni di CO₂ senza intervenire sulla tassa base e sull'esponente, privilegia l'applicazione del coefficiente di moltiplicazione del 1.127 a tutte le automobili immatricolate in Ticino, escluse ovviamente le vetture d'epoca.

6. L'URGENZA

Per permettere l'entrata in vigore della modifica di legge e della relativa riduzione dell'imposta al 1. gennaio 2023 è indispensabile applicare la procedura d'urgenza all'approvazione del Decreto legislativo.

7. LA MORATORIA

A seguito dell'approvazione parlamentare dei testi concernenti l'imposta di circolazione, il Consiglio di Stato ha rilevato una possibile lacuna legislativa in materia di modalità di calcolo dell'imposta 2023 per le vetture immatricolate prima del 2009 (nuovo art. 11 cpv. 2). Questa nuova disposizione («moratoria») non precisava infatti le basi di calcolo per l'anno 2023 applicabili a questi veicoli. Alla luce degli approfondimenti svolti, lo scrivente Consiglio, per evitare malintesi e trovare una soluzione pragmatica - in linea con gli intendimenti dei promotori dell'iniziativa - che durerà un solo anno (2023), propone di

precisare nella modifica temporanea che per questi veicoli sarà di principio applicata la stessa imposta del 2022.

Tuttavia, per garantire nel contempo una parità di trattamento con i veicoli immatricolati a partire dal 01.01.2009, il coefficiente di moltiplicazione di cui al capitolo 5 verrà applicato all'intero parco veicoli, quindi anche alle vetture immatricolate prima del 01.01.2009, salvo i veicoli d'epoca. Nonostante questi correttivi, la soluzione individuata comporta comunque un mancato introito di 4 milioni di franchi rispetto al gettito preventivato al netto per l'anno 2023, che lo scrivente Consiglio si impegna a compensare nel corso dell'anno.

8. CONCLUSIONE

La proposta contenuta nel presente messaggio permette di evitare conseguenze non previste e non volute dall'iniziativa, grazie a un'applicazione diversificata e quindi più equa dei valori limite delle emissioni di CO₂ in base al ciclo di omologazione, evitando ingiustificate disparità di trattamento per i detentori di veicoli omologati secondo la norma WLTP.

Si tiene infine a precisare che essendo la presente di modifica di natura temporanea, nel corso del 2023 sarà necessario proporre e approvare una ulteriore modifica della presente Legge affinché essa possa entrare in vigore a partire dal 01.01.2024 a tempo indeterminato, correggendo tutti i problemi qui temporaneamente affrontati e che sia il più possibile sostenibile da un punto di vista finanziario.

Invitiamo quindi a voler approvare l'allegato Decreto legislativo urgente nel suo complesso, poiché rispettoso della volontà popolare, del testo originario dell'iniziativa e garante di un'auspicata stabilità finanziaria.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Claudio Zali

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Disegno di

**Decreto legislativo urgente
di modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore
del**

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8210 del 16 novembre 2022,

decreta:

I

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

Art. 11 cpv. 2, 3 e 4

²Per l'anno 2023 per le automobili fino a 3500 kg e le automobili pesanti di cui all'art. 1 cpv. 1 lett. e) il parametro 95 CO₂ (g/km) si applica ai veicoli misurati in base al ciclo NEDC, mentre ai veicoli misurati in base al ciclo WLTP esso è sostituito dal parametro 118 CO₂ (g/km); se sono disponibili entrambe le misurazioni è determinante quella in base al ciclo WLTP.

³Per l'anno 2023 alle automobili fino a 3500 kg e alle automobili pesanti di cui all'art. 1 cpv. 1 lett. e) immatricolate prima del 1° gennaio 2009 si applica la formula in vigore al 31 dicembre 2022.

⁴Per l'anno 2023 alle automobili fino a 3500 kg e alle automobili pesanti di cui all'art. 1 cpv. 1 lett. e) l'imposta dovuta si ottiene moltiplicando la formula di calcolo per un coefficiente pari a 1.127.

II

¹Il presente decreto legislativo, giudicato di natura urgente, entra in vigore il 1° gennaio 2023 e ha effetto fino al 31 dicembre 2023.

²Esso non può essere rinnovato in via d'urgenza.