

Messaggio

numero
8342

data
18 ottobre 2023

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 attenzione una modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore, tesa a introdurre una formula di calcolo dell'imposta di circolazione più equa, che rispetti la volontà espressa dal popolo in occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022 e raggiunga il previsto obiettivo di bilancio.

1. PREMESSA

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

In occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022, il popolo ticinese ha tuttavia deliberato a favore del testo conforme all'iniziativa e respinto il controprogetto.

Il testo conforme all'iniziativa prevede, per le automobili con emissione di CO₂ fino a 95 g/km un'imposizione fondata unicamente su una tassa base annua di fr. 120.--. Per le automobili con emissioni superiori a 95 g/km di CO₂ si considera, oltre alla tassa base di fr. 120.--, una quota derivante dal calcolo delle emissioni di CO₂ in base alla seguente formula: $(emissioni - 95)^{1.4}$.

È inoltre entrata in vigore una norma transitoria per cui la formula citata si applica unicamente alle automobili immatricolate dal 1° gennaio 2009. Questa moratoria ha una durata di un anno dall'entrata in vigore della modifica legislativa.

L'opuscolo informativo, infine, a pagina 17 e con riferimento alle "conseguenze per il gettito", in caso di adozione del testo conforme all'iniziativa generica presentata, indica che gli "introiti stimati in base al parco veicoli attuale sono di circa 91.5 milioni di franchi annui dal 2024".

Nell'ambito delle discussioni che hanno preceduto (e seguito) la votazione sono poi state evidenziate alcune problematiche di natura tecnica legate in particolare ai diversi cicli di omologazione, per le quali le parti in causa hanno espresso la volontà di porvi rimedio il prima possibile, indipendentemente dalla formula proposta e accettata dal popolo, attraverso una revisione del sistema di calcolo.

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 delle quali, in base a puntuali parametri, si misurano le emissioni e i consumi dei veicoli.

In Svizzera (così come nell’Unione Europea e in altri Paesi) 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), in vigore dal 2017.

A partire da settembre 2017 in Svizzera e nell’Unione Europea (UE) è stato introdotto gradualmente il nuovo ciclo di omologazione 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 quelli poi riscontrati dal consumatore finale alla guida del veicolo.

A partire da settembre del 2018 tutti i veicoli di nuova immatricolazione dispongono dei valori calcolati secondo il ciclo WLTP. In alcuni casi vi sono veicoli che dispongono sia del valore NEDC sia 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 vicini 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, ma meno recenti.

Cosciente di questa problematica, la Confederazione ha modificato le sue prescrizioni sul CO₂ (obiettivi ambientali) innalzando, a partire dal 2021, 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 infatti stata definita quando le automobili venivano immatricolate unicamente secondo il ciclo NEDC.

3. LA SITUAZIONE

La norma adottata a seguito della votazione cantonale del 30 ottobre 2022 fa riferimento a un valore soglia delle emissioni di CO₂ ripreso dagli obiettivi ambientali precedentemente adottati dalla Confederazione, senza tuttavia differenziare fra ciclo di omologazione WLTP e NEDC.

Ciò ha quale conseguenza pratica, ovviamente non prevista e non voluta dall'iniziativa e dal testo conforme elaborato dal Gran Consiglio, 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.

È quindi lecito ritenere che gli obiettivi perseguiti tanto dall'iniziativa popolare legislativa che dal testo conforme non possano (più) essere raggiunti tramite l'applicazione della formula votata, ma debbano essere perseguiti (nel pieno rispetto della volontà popolare espressa il 30 ottobre 2022) attraverso l'adozione di una diversa formula, senza che quest'ultima modifichi i principi generali approvati dal Popolo.

Per ovviare temporaneamente a tale problematica, era infatti già stato votato in Gran Consiglio il Decreto legislativo urgente di modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 15 dicembre 2022, con il quale è stata introdotta una diversa formula di calcolo valida però unicamente dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023. È bene ricordare che tale Decreto non può essere prorogato (art. 43 cpv. 2 della Costituzione della Repubblica e Cantone Ticino del 14 dicembre 1997). Ciò significa, nel concreto, che in assenza di una modifica legislativa, per l'anno 2024 sarà applicata, senza esclusioni, la formula esattamente come votata nell'ottobre 2022, con le gravi conseguenze di disparità di trattamento, derivanti principalmente dai due cicli di omologazione.

La formula provvisoria prevede:

- per le automobili con emissione di CO₂ fino a 95 g/km se misurate in base al ciclo NEDC, rispettivamente con emissione di CO₂ fino a 118 g/km se misurate in base al ciclo WLTP, una tassa base annua di fr. 120.--;
- per le automobili con emissioni superiori a 95 g/km di CO₂, se misurate in base al ciclo NEDC, si considera, oltre alla tassa base di fr. 120.--, una quota derivante dal calcolo delle emissioni di CO₂ in base alla seguente formula: $(\text{emissioni CO}_2 \text{ g/km} - 95)^{1.422}$;
- per le automobili con emissioni superiori a 118 g/km di CO₂, se misurate in base al ciclo WLTP, si considera, oltre alla tassa base di fr. 120.-- una quota derivante dal calcolo delle emissioni di CO₂ in base alla seguente formula: $(\text{emissioni CO}_2 \text{ g/km} - 118)^{1.422}$.

È inoltre entrata in vigore una norma transitoria secondo cui; per l'anno 2023, alle automobili immatricolate prima del 1° gennaio 2009 si applica la formula in vigore al 31 dicembre 2022.

Come indicato in precedenza, tale formula - introdotta dal Decreto legislativo urgente del 15 dicembre 2022 - ha tuttavia effetto unicamente sino al 31 dicembre 2023 e nemmeno quest'ultima (poiché anch'essa fondata sul solo valore del CO₂ g/km) è esente da margini di miglioramento.

4. INIZIATIVA PARLAMENTARE

In data 22 maggio 2023 i deputati Fiorenzo Dadò e Marco Passalia del Gruppo il Centro + Giovani del Centro hanno presentato un'ulteriore iniziativa parlamentare nella forma elaborata per la modifica dell'art. 11 cpv. 3 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977.

L'art. 11 cpv. 3 della legge in vigore prevede la norma transitoria sopra menzionata, secondo cui: "Per 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."

Con l'iniziativa in oggetto si chiede che tale regime derogatorio valga a tempo indeterminato, e non unicamente per l'anno 2023.

In tal senso l'iniziativa postula quindi una modifica dell'art. 11 cpv. 3 della legge, nel seguente modo: "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".

Secondo gli iniziativaisti questo regime derogatorio garantisce la tutela, in particolare, delle persone anziane e delle fasce meno abbienti della popolazione che finanziariamente hanno difficoltà a cambiare l'automobile. Ciò nella consapevolezza che i veicoli immatricolati prima del 1° gennaio 2009 sono naturalmente destinati a ridursi con il passare degli anni, fino al loro completo esaurimento.

Va però rilevato che l'art. 11 cpv. 3 della legge in vigore, di cui viene chiesta la modifica tramite l'iniziativa parlamentare elaborata del 22 maggio 2023, decadrà in data 31 dicembre 2023 poiché introdotto a titolo provvisorio dal Decreto legislativo urgente del 15 dicembre 2022. Ciò significa che, anche qualora venisse accettata, l'iniziativa non esplicherebbe alcun effetto concreto per i possessori di veicoli toccati dalla moratoria. Inoltre, nemmeno con questa iniziativa parlamentare elaborata viene, in alcun modo, risolto il nodo principale della parità di trattamento¹ relativa a tutti i veicoli immatricolati nel Cantone.

5. LA PROPOSTA

Ritenuto che la formula di calcolo in vigore per l'anno 2023 verrà forzatamente a cadere con il 31 dicembre 2023 e di conseguenza – qualora non si agisse – entrerebbe in vigore la formula votata, con le conseguenti disparità di trattamento fra i veicoli sottoposti al "nuovo" ciclo WLTP e quelli sottoposti al "vecchio" ciclo NEDC, il Consiglio di Stato propone quindi, con il presente messaggio, l'introduzione di una nuova e definitiva formula, nel rispetto della volontà espressa dal popolo in occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022 e del previsto obiettivo di bilancio accettato con l'iniziativa.

¹ Delicata questione che era per altro già stata identificata e indicata il 28 dicembre 2017 dal Consulente giuridico del Gran Consiglio, avv. Tiziano Veronelli, nella sua analisi sulla ricevibilità dell'iniziativa laddove indicava che "[...] trattandosi di un'iniziativa di natura generica, al Parlamento - che per questo dispone di un ampio margine di manovra - spetterà dunque il compito d'identificare un adeguato sistema di calcolo conforme al diritto superiore, che tenga conto di queste differenze ed eluda eventuali disparità di trattamento non giustificabili, che potrebbero verificarsi qualora fossero trattate in modo simile, o troppo simile, situazioni che presentano tra loro differenze rilevanti. Al Gran Consiglio spetterà inoltre il compito di definire la relazione tra l'imposta minima e quella complessiva [...]" e la relativa nota a piè di pagina: "[...] Una simile disparità potrebbe in particolare emergere qualora il risultato della combinazione tra la tassa minima e il calcolo basato sull'emissione di CO2 originasse una tassa uguale (o molto simile) applicabile a veicoli molto diversi tra loro. Considerato, ad esempio, che più un veicolo è pesante e più consuma il manto stradale, un metodo di calcolo che faccia completa astrazione del peso potrebbe risultare poco conciliabile con il principio della parità di trattamento. [...]"

Per rispettare l'obiettivo dell'iniziativa "Per un'imposta più giusta", si ritiene indispensabile adottare una nuova formula, poiché si è concordi con gli addetti ai lavori nell'indicare che un solo fattore, e in particolare il CO₂, non permetta un'imposizione veramente equa a causa del sistema di rilevamento. Per questo motivo si è costituito un "tavolo tecnico", coordinato dalla Sezione della circolazione e composto dai rappresentanti di UPSA, TCS, ACS, CarrosserieSuisse (Ticino) e Divisione dell'ambiente, allo scopo di identificare e proporre una formula che permetta di calcolare l'importo dovuto da ogni singola vettura, in modo da garantire una parità di trattamento sia oggi, sia negli anni a venire. Il tavolo tecnico ha sviluppato la proposta di UPSA (inizialmente elaborata in collaborazione con la Sezione della circolazione e sulla base dei dati reali relativi all'attuale parco veicoli ticinese) e ha poi approfondito ed elaborato la stessa apportando una serie di contributi per garantire un'effettiva e concreta correttezza del sistema di calcolo, in particolare in relazione al "coefficiente CO₂", il quale fa riferimento al vettore energetico utilizzato.

La formula di calcolo proposta è la seguente:

$((\text{massa a vuoto} \times 0.1) + (\text{kW} \times \text{coefficiente CO}_2 \text{ Kv})) \times (\text{coefficiente cantonale K}).$

I vantaggi della formula proposta sono numerosi; si possono in particolare evidenziare i seguenti:

- 1) La formula si basa su valori caratteristici che non rischiano di variare nel tempo e che sono facilmente reperibili sull'approvazione del tipo, sul certificato IVI e/o sulla licenza di circolazione. Valori quali massa e potenza rendono stabile nel tempo il gettito dell'imposta essendo questi elementi costanti.
- 2) Il fattore CO₂ viene preso in considerazione tramite il vettore energetico per il calcolo dell'imposta, cosicché la volontà espressa dal popolo in occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022 venga debitamente rispettata.
- 3) Ai veicoli con caratteristiche simili verranno applicate imposte di circolazione coerenti e analoghe, indipendentemente dal ciclo di omologazione NEDC o WLTP, ovviando così a uno dei problemi principali emersi con la formula prevista dal testo conforme all'iniziativa e provvisoriamente e parzialmente risolto con il Decreto legislativo urgente del 15 dicembre 2022.
- 4) Nessun vettore energetico sarà palesemente favorito o sfavorito. Le auto elettriche pesanti e potenti pagheranno un'imposta di circolazione più elevata rispetto alle auto elettriche piccole ed economiche.
- 5) Si tratta di una formula facile da calcolare: senza esponente e senza cifre o fattori di calcolo aleatori.

I valori del **coefficiente CO₂** (vettore energetico) **Kv**, che saranno indicati nel regolamento di applicazione della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, e che prevedono già una deduzione speciale per le vetture a propulsione elettrica e/o ibrida, sono i seguenti:

Codice	Descrizione	Kv
B	Benzina	2.4
C	Benzina/Elettrico	1.4
D	Diesel	2.5
E	Elettrico	0.2
F	Diesel/Elettrico	1.9
G	Gas (CNG/GPL)	2.9
J	Alcol (Etanolo)	0.7
K	Benzina/Alcol (Etanolo)	3.9
L	Gas di petrolio liquefatti (LPG)	2
M	Metanolo	0.7
N	Gas naturale (CNG)	1.9
P	Petrolio	0.7
R	Elettrico con RE (Range Extender)	0.4
U	Altri carburanti	0.7
W	Idrogeno	0.7
X	Idrogeno/Elettrico	0.2
Y	Gas naturale (CNG) / Benzina	1.9
Z	Gas di petrolio liquefatti (LPG)/Benzina	2.2

Per quanto riguarda il **coefficiente cantonale K** viene proposto, per il 2024, un valore di **1.13**, in modo da rispettare la volontà popolare espressa attraverso l'adozione dell'iniziativa popolare, la quale prevedeva un gettito, per il secondo anno, di circa 91.5 milioni di franchi. Giova rilevare che il tavolo tecnico ha elaborato, sulla base dei valori del 2023, la formula con un coefficiente cantonale $K = 1$ così da presentare un risultato pari a circa 80 milioni di franchi di gettito netto equivalente a quello proposto con l'iniziativa popolare.

La cifra di circa 91.5 milioni di franchi è pure coerente con quanto indicato e richiesto dall'art. 1a cpv. 1 della presente legge e meglio la copertura dei costi della costruzione e manutenzione delle strade, dedotte le spese di funzionamento.

Al riguardo richiamiamo le cifre presentate in occasione del Messaggio 7670 del 12 giugno 2019 (nel quale venivano già stimati costi per fr. 105'790'000). Su richiesta della Commissione gestione e finanze queste cifre sono poi state aggiornate con la Risoluzione governativa 1515 del 30 marzo 2022 (fr. 104'027'355 per la media dei consuntivi 2015-2020).

Tali cifre sono ora in leggera crescita a seguito dei dati relativi ai consuntivi del 2021 e del 2022 i quali, come preannunciato nella citata Risoluzione governativa, contengono parte degli importanti investimenti di questi e dei prossimi anni e portano così la media aggiornata dei consuntivi per il periodo 2015-2022 a un importo di fr. 106'047'363.

È quindi importante ribadire che il proposto coefficiente cantonale di 1.13, in base alle odierne proiezioni basate sull'attuale parco veicoli, permetterà di raggiungere un gettito di

circa 91.5 milioni di franchi per il 2024, nel rispetto di quanto già indicato e previsto dal testo conforme all'iniziativa popolare "Per un'imposta di circolazione più giusta", accettato in votazione il 30 ottobre 2022 e tenuto conto dei costi delle infrastrutture stradali, così come espressamente indicato dall'art. 1a. della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore.

Il coefficiente cantonale K potrà poi essere modificato dal Gran Consiglio a fronte, in particolare, del risultato di esercizio previsto e delle esigenze imposte dall'art. 1a cpv. 1 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore.

L'evoluzione del gettito dipende dal parco veicoli e dai costi delle manutenzioni stradali.

Con questa proposta, inoltre, si ritiene di aver identificato un sistema maggiormente equo nella calcolazione delle imposte di circolazione, il quale, unitamente all'art. 6 lett. c della legge sulle imposte di circolazione, che già prevede che possa essere concesso l'esonero parziale o totale agli *"[...] infermi che causa il loro stato fisico non possono farne a meno e sono nelle condizioni finanziarie modeste stabilite dal regolamento² [...]"*, si possa quindi considerare evasa anche la richiesta avanzata con l'iniziativa parlamentare generica "imposte di circolazione, non penalizziamo le persone con disabilità" al riguardo della quale lo scrivente consiglio si era detto favorevole il 5 giugno 2019.

6. RISPOSTA ALL'INIZIATIVA PARLAMENTARE

Richiamato quanto indicato al punto 4, e in particolar modo nell'art. 11 cpv. 3 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore - di cui viene chiesta la modifica tramite l'iniziativa parlamentare elaborata del 22 maggio 2023 – la disposizione transitoria decadrà in data 31 dicembre 2023 poiché introdotta a titolo provvisorio dal Decreto legislativo urgente del 15 dicembre 2022. A fronte di quanto indicato nel punto 5, si propone di respingere l'iniziativa parlamentare elaborata del 22 maggio 2023 presentata dai deputati Fiorenzo Dadò e Marco Passalia del Gruppo il Centro + Giovani del Centro, poiché:

- Postula (solo) la modifica di una disposizione che non esplicherà più nessun effetto a partire dal 2024;
- l'obiettivo voluto dalla medesima sarà comunque raggiunto grazie alla formula di calcolo proposta con il presente Messaggio.

A seguito dell'introduzione della formula proposta non saranno più previste delle percentuali di malus a detrimento di chi possiede autoveicoli più datati e meno performanti. La formula si applicherà infatti a tutto il parco veicoli prendendo adeguatamente in considerazione il fattore CO₂ senza creare ingiustificate disparità di trattamento (tenuto conto delle eccezioni già previste per veicoli d'epoca, ecc.).

Le persone anziane e le fasce meno abbienti della popolazione, che finanziariamente hanno difficoltà a cambiare l'automobile, non saranno quindi penalizzate.

² Il regolamento precisa che: *"[...] Sono considerati infermi di modeste condizioni finanziarie, secondo l'art. 6 lett. c) della legge, quelle persone che a causa di una menomazione o durevole infermità necessitano per i loro spostamenti di un veicolo a motore ed il cui reddito determinante non supera i limiti per il diritto ai sussidi stabiliti dalla legge cantonale sull'assicurazione obbligatoria contro le malattie. [...]"*.

7. LE CONSEGUENZE

a) Conseguenze sul preventivo e sul gettito per il 2024

La formula di calcolo proposta permetterà di generare un gettito per il 2024 pari a circa 91.5 milioni di franchi, importo necessario per fare fronte ai preventivati costi delle strade e perfettamente in linea con quanto già indicato e previsto dal testo legislativo approvato dal popolo ticinese in occasione della votazione cantonale del 30 ottobre 2022.

Allo scopo di garantire la parità di trattamento, il Governo propone l'entrata in vigore dal 01 gennaio 2024, a prescindere dalla decorrenza del termine di referendum facoltativo. In effetti, qualora non si procedesse in questo modo la Sezione della circolazione sarebbe obbligata a emettere le imposte di circolazione sulla base della formula votata. Nel caso in cui fosse effettivamente lanciato (e avesse successo) un referendum facoltativo il Governo si impegnerà a mettere a disposizione il personale necessario a svolgere i lavori necessari a garantire il conguaglio (in positivo o in negativo) delle imposte emesse.

b) Conseguenze a livello di enti locali

Non vi sono conseguenze rispetto allo stato attuale.

c) Impatto ambientale

La presente revisione non comporta ripercussioni particolari dal punto di vista ambientale.

8. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

Questa proposta non rientra tra gli obiettivi delle linee direttive, ma ossequia la volontà popolare espressa con la votazione cantonale del 30 ottobre 2022.

Per quanto riguarda invece il piano finanziario di gestione corrente, la formula proposta dal seguente messaggio permetterà di mantenere stabile il gettito o di adattarlo tramite la correzione del coefficiente, per raggiungere la copertura dei costi delle infrastrutture stradali, in base alle esigenze. Al contrario, l'approvazione dell'iniziativa parlamentare elaborata del 22 maggio 2023 presentata dai deputati Fiorenzo Dadò e Marco Passalia del Gruppo il Centro + Giovani del Centro, provocherà un'oscillazione delle entrate annuali che non garantirà la copertura dei costi delle infrastrutture stradali.

9. COMPATIBILITÀ CON LE ALTRE LEGGI CANTONALI E FEDERALI

Questa proposta è compatibile con le leggi federali e cantonali.

10. CONCLUSIONI

La proposta contenuta nel presente Messaggio prevede l'introduzione di una nuova formula di calcolo definitiva per le imposte di circolazione per le automobili e per le automobili pesanti, che consente di scongiurare le conseguenze negative non previste e non volute dall'iniziativa e dal testo conforme adottato, evitando così ingiustificate disparità di trattamento per i detentori di veicoli omologati secondo la norma WLTP, e di raggiungere il previsto obiettivo di bilancio nel rispetto della volontà popolare.

Messaggio n. 8342 del 18 ottobre 2023

La norma dell'art. 11 cpv. 3 della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore che l'iniziativa propone di modificare decadrà automaticamente il 31 dicembre 2023. Inoltre, l'obiettivo atteso dai promotori dell'iniziativa potrà essere raggiunto con l'adozione della formula di calcolo proposta.

Invitiamo quindi a volere respingere l'iniziativa parlamentare elaborata del 22 maggio 2023 presentata dai deputati Fiorenzo Dadò e Marco Passalia del Gruppo il Centro + Giovani del Centro e ad approvare l'allegata modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, poiché rispettosa della volontà popolare, del testo originario dell'iniziativa e garante dell'auspicata stabilità finanziaria.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Raffaele De Rosa

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Disegno di

Legge
sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore
modifica del

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8342 del 18 ottobre 2023,

decreta:

I

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

Art. 1 cpv. 1 lett. e) e cpv. 3

e) per le automobili sino a 3500 kg e le automobili pesanti: $((\text{massa a vuoto} \times 0.1) + (\text{kW} \times \text{coefficiente CO}_2 (\text{Kv})) \times \text{coefficiente cantonale (K)})$;

fr. 105.- + (fr. 5.70 x potenza (kW DIN)) per tutti gli altri veicoli leggeri, monoassi e tricicli a motore oltre kg 1000 (massa a vuoto);

fr. 105.- + (fr. 31.50 x numero posti a sedere) per gli autobus e gli autosnodati;

fr. 105.- + (10 x potenza (kW DIN)) per gli altri autoveicoli pesanti;

(...)

³ *abrogato*

Art. 1a cpv. 2

abrogato

Determinazione del coefficiente cantonale

Art. 1b

Il coefficiente cantonale (K) è fissato a 1.13.

Art. 11 cpv. 2

abrogato

II

¹La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

²Essa entra in vigore il 1° gennaio 2024.