

# Valutazione dell'efficacia delle sanzioni concernenti le emissioni di CO<sub>2</sub> applicate alle automobili e agli autofurgoni di nuova immatricolazione

Ufficio federale dell'energia

## L'essenziale in breve

---

Uno degli obiettivi sanciti nella legge sul CO<sub>2</sub> prevedeva che le emissioni di gas serra in Svizzera dovessero essere ridotte del 20 per cento entro il 2020 rispetto al 1990. L'attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> costituisce una delle misure adottate dal Consiglio federale a tale scopo. Nel 2020, circa il 40 per cento delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> in Svizzera erano da ascrivere al traffico stradale. La misura prevede degli incentivi per gli importatori di veicoli al fine di indurli a offrire veicoli a emissioni particolarmente basse. Inoltre, il parco veicoli di ciascun importatore deve rispettare un obiettivo specifico in materia di emissioni. Il superamento del valore obiettivo comporta una sanzione. Dal 2018 l'ammontare delle sanzioni pagate è aumentato in modo considerevole, raggiungendo 28 milioni di franchi nel 2021. Dal 2012 le spese di esecuzione presentano un andamento costante; nel 2020 esse rappresentavano l'1 per cento circa delle entrate derivanti dalle sanzioni.

Il controllo sull'efficacia della misura dell'Ufficio federale dell'energia (UFE) si basa sulla media annua delle emissioni di tutti i veicoli di nuova immatricolazione. Malgrado la riduzione sia evidente, gli obiettivi prefissati non sono stati raggiunti<sup>1</sup>. Ciò compromette la realizzazione dell'obiettivo generale di riduzione stabilito nella legislazione sul CO<sub>2</sub>, che pone una limitazione del riscaldamento globale a meno di due gradi centigradi.

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha esaminato l'efficacia delle sanzioni summenzionate applicate alle automobili e agli autofurgoni di nuova immatricolazione. Ne conclude che la misura esplica un'efficacia limitata e anzi talvolta risulta controproducente, non da ultimo perché il metodo di calcolo previsto considera il peso del veicolo. Questo incoraggia le importazioni di veicoli più pesanti. Inoltre tale misura non crea incentivi adeguati, sebbene necessari, presso i consumatori. Il CDF sottopone all'attenzione dell'UFE quattro raccomandazioni concernenti l'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. Chiede inoltre all'Ufficio federale dell'ambiente, responsabile della legislazione sul CO<sub>2</sub>, di prendere in debita considerazione le pertinenti proposte dell'UFE.

### Non reintrodurre le agevolazioni transitorie

Nel periodo 2012–2015 sono state applicate sanzioni in materia di CO<sub>2</sub> che prevedevano agevolazioni per il calcolo delle emissioni determinanti di CO<sub>2</sub> del parco veicoli di un importatore. L'obiettivo delle agevolazioni era ridurre temporaneamente l'impatto finanziario sugli importatori e concedere al mercato il tempo necessario per adattarsi alle nuove condizioni. Tali agevolazioni sono state reintrodotte in via provvisoria nel 2020, benché nel

---

<sup>1</sup> Cfr. «Attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per le automobili nel 2021».

frattempo il mercato si fosse già ben adattato alla mutata situazione. Le rinnovate agevolazioni e la loro impostazione ostano dunque all'efficacia delle misure. Il CDF raccomanda pertanto di non reintrodurre più simili agevolazioni in futuro.

### **Considerare il peso del veicolo nel metodo di calcolo crea falsi incentivi**

Il peso di un veicolo influenza il valore obiettivo di un parco veicoli; in caso di superamento di questo valore, gli importatori devono pagare delle sanzioni. Di conseguenza, i parchi costituiti da veicoli più pesanti devono rispettare valori obiettivo più elevati. I veicoli elettrici e ibridi sono più pesanti per loro natura per via del peso delle batterie o della doppia trazione. I valori obiettivo sono quindi più elevati anche se le emissioni medie del parco veicoli non aumentano. Ciò disincentiva le importazioni di veicoli elettrici e ibridi. Il CDF raccomanda pertanto di escludere questo segmento di veicoli dal calcolo del peso medio dei parchi veicoli. Il metodo di calcolo si basa inoltre sul peso medio, rilevato nei due anni precedenti, di tutti i veicoli importati. Dato che il peso del parco veicoli in Svizzera cresce costantemente, i valori obiettivo specifici aumentano anche per i veicoli importati. Ciò equivale a un'agevolazione involontaria per questi ultimi e incoraggia l'importazione permanente di veicoli più pesanti. Il CDF raccomanda perciò di concepire un metodo di calcolo sulla base del peso di riferimento che permetta di evitare un simile effetto.

### **Allinearsi al modello dell'UE non ha portato gli effetti sperati**

La Svizzera ha stabilito sanzioni analoghe a quelle dell'UE. Il mercato svizzero è dunque interessante al pari di quello dei Paesi limitrofi per gli importatori di veicoli a emissioni particolarmente elevate. La misura ha tuttavia un effetto modesto sulla domanda. Il CDF ha constatato che la sanzione è troppo blanda per incidere sulla domanda. In considerazione del maggiore potere d'acquisto della Svizzera rispetto all'estero, gli importatori possono far ricadere la sanzione sui consumatori.

L'analisi della situazione dei Paesi limitrofi mostra altresì che la misura è stata integrata, laddove funziona in modo efficace, con incentivi a favore dei consumatori. I tributi riscossi una tantum all'immatricolazione o l'aumento dell'imposta sui veicoli a motore in funzione delle emissioni sono strumenti validi in tal senso. In Svizzera però il numero di Cantoni che ha adottato misure analoghe è esiguo, con una portata più contenuta.

### **Le emissioni in condizioni reali necessitano ancora di un monitoraggio**

Nel 2021 la Svizzera è passata a una nuova procedura di misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per differenti tipi di veicoli. Rispetto alla vecchia procedura, lo scostamento fra i valori rilevati nei test e quelli rilevati in condizioni reali si è quasi dimezzato e il CDF se ne compiace. Nondimeno, l'introduzione del nuovo metodo di calcolo ha comportato un aumento dei valori obiettivo. Il CDF apprezza la diminuzione dei valori obiettivo prevista a breve.

È verosimile che in futuro le emissioni misurate divergeranno nuovamente da quelle reali. Al proposito, il progetto di revisione della legge sul CO<sub>2</sub> prevede possibili interventi regolatori. Il CDF raccomanda di stabilire un concreto valore soglia, superato il quale devono essere adottate opportune misure.

**Testo originale in tedesco**