



Riferimento/Numero d'incarto: I073-2140

Indagine conoscitiva relativa all'ordinanza sull'etichetta ambientale

Spiegazioni relative all'avamprogetto

1. Situazione iniziale

Dal 2002, tutte le automobili nuove in vendita devono essere etichettate con l'*etichettaEnergia*, che informa gli acquirenti di automobili nuove in particolare sull'efficienza energetica, sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂. La classificazione dei veicoli in sette categorie di efficienza energetica (da A a G) è quella applicata anche agli apparecchi (ad es. lampadine, frigoriferi). Dal punto di vista giuridico, l'*etichettaEnergia* è sancita nella legge sull'energia (art. 8 LEn) e nell'ordinanza sull'energia (artt. 7, 9, 11 nonché allegato 3.6 OEn).

Con l'introduzione dell'*etichettaEnergia* è stata creata maggiore trasparenza per gli acquirenti di automobili in relazione a criteri energetici. Il parco automobili va tuttavia migliorato non solo dal profilo energetico, bensì anche dal punto di vista dell'impatto ambientale: devono quindi essere messe a disposizione maggiori informazioni in relazione ai criteri ambientali.

Nell'ambito della "Strategia per uno sviluppo sostenibile 2002" del Consiglio federale e del piano d'azione contro le polveri fini è stato elaborato un ulteriore sistema di valutazione delle automobili, più completo: i cosiddetti "Criteri per veicoli ad alta efficienza energetica e a bassa emissione di inquinanti" (*KeeF*). Con questo sistema, per ogni tipo di veicolo è calcolato, in base ai dati dell'approvazione del tipo, l'*impatto ambientale* risultante dalle emissioni di inquinanti atmosferici, gas serra e rumore nonché dalle emissioni e dal consumo di risorse provocati dalla produzione del carburante consumato. A tal fine è applicato il "metodo della scarsità ecologica", che si ispira agli obiettivi di qualità ambientale giustificati scientificamente e sanciti nella legislazione (ad es. i valori limite). Il criterio di valutazione è costituito dall'impatto complessivo considerato ecologicamente innocuo a lungo termine. Questo metodo permette di riunire le singole emissioni in un valore aggregato, i cosiddetti *punti di impatto ambientale (PIA)*. Meno sono i punti di impatto ambientale di un veicolo e minore sarà il suo impatto sull'ambiente. A differenza dell'*etichettaEnergia*, qui le emissioni dei veicoli sono valutate con un sistema assoluto, e cioè indipendente dal peso.

2. Dall'etichetta Energia all'etichetta ambientale

Nel 2007, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha deciso di sviluppare ulteriormente l'etichetta Energia. A partire dal 2010, l'etichetta attuale sarà trasformata in un'etichetta ambientale, che consentirà una valutazione completa sia dell'efficienza energetica che dell'impatto ambientale delle automobili. Il completamento con informazioni ecologiche e, soprattutto, di igiene dell'aria supplementari si basa sui criteri per i veicoli ad alta efficienza energetica e a bassa emissione di inquinanti (KeeF). I lavori di trasformazione dell'etichetta Energia in un'etichetta ambientale sono coordinati dagli Uffici federali dell'ambiente (UFAM) e dell'energia (UFE), in collaborazione con l'Ufficio federale delle strade (USTRA). I Cantoni, le città e le associazioni interessate sono stati coinvolti nei lavori di sviluppo attraverso un gruppo di accompagnamento.

Nella futura etichetta ambientale, i contenuti dell'attuale etichetta Energia saranno ripresi in forma quasi invariata e completati con informazioni supplementari sull'impatto ambientale del veicolo. L'impatto ambientale dell'automobile sarà indicato sotto forma di punti di impatto ambientale. Questi punti di impatto ambientale saranno raffigurati sull'etichetta ambientale attraverso un numero, ma anche a livello grafico, analogamente a quanto avviene oggi sull'etichetta Energia per le emissioni di CO₂. A titolo di paragone saranno inoltre dichiarati i valori medi di tutti i veicoli nuovi immatricolati per la prima volta l'anno precedente. Il parco veicoli considerato per calcolare questi valori medi (veicoli immessi realmente in circolazione) si distingue pertanto da quello utilizzato per formare le categorie dell'etichetta ambientale (veicoli in vendita). La classificazione delle automobili nelle categorie A-G dell'etichetta ambientale è determinata da due criteri: in primo luogo l'efficienza energetica (come finora per l'etichetta Energia) e in secondo luogo un nuovo limite PIA specifico per ogni categoria (numero massimo di PIA ammesso). In ogni categoria dovrà rientrare lo stesso numero di modelli di veicoli.

La funzione principale dell'etichetta ambientale è quella di *informare nel modo più completo possibile* gli acquirenti di automobili sull'efficienza energetica e sull'impatto ambientale dei veicoli per chilometro-veicolo. L'etichetta potrà inoltre servire da *base di calcolo* per incentivi finanziari all'acquisto e permettere un'impostazione ecologica dell'imposta sugli autoveicoli a livello federale (imposte sull'importazione) e delle imposte cantonali sui veicoli a motore non solo in base all'efficienza energetica o al consumo di carburante, bensì anche in base ad altri aspetti ambientali. Un corrispondente modello di bonus basato sull'attuale l'imposta sugli autoveicoli è stato in consultazione fino a fine febbraio 2009. Questo progetto è coordinato dalla Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio degli Stati (CAPTE-S). Il principio della differenziazione fiscale proposta dalla Commissione è stato accolto favorevolmente dai partecipanti alla procedura di consultazione, ma la sua concretizzazione è stata definita in generale troppo complicata. Il presente avamprogetto di etichetta ambientale tiene conto di queste obiezioni e offre una base adeguata per un modello di differenziazione fiscale semplice.

Lo scopo dell'etichetta ambientale con le sue informazioni supplementari destinate ai consumatori e delle differenziazioni fiscali basate su di essa è di fare in modo che in futuro il parco automobili svizzero sia più moderno, riducendo così sia l'inquinamento ambientale che l'impatto sulle risorse energetiche. Una volta che l'etichetta ambientale per le automobili sarà stata collaudata nella pratica e saranno disponibili i dati di base necessari, è ipotizzabile un'estensione ad altre categorie di veicoli.

3. Avamprogetto di ordinanza sull'etichetta ambientale (OEA)

La base giuridica per l'introduzione dell'etichetta ambientale sarà creata con una nuova ordinanza del Consiglio federale, che si fonda sulla legge sull'energia e sulla legge sulla protezione dell'ambiente. Oltre alle disposizioni menzionate nell'ingresso, l'articolo 6 capoverso 1 della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb, RS 814.01) attribuisce espressamente alle autorità il mandato di informare il pubblico in modo oggettivo sul carico inquinante.

Al posto dell'attuale obbligo di etichettare le automobili nuove in vendita con l'etichetta Energia subentra l'obbligo di contrassegnazione con l'etichetta ambientale. Come finora per l'etichetta Energia, l'etichettatura deve avvenire sotto forma di informazione destinata ai consumatori al momento della vendita di automobili nuove; non si tratta quindi di etichettare con un adesivo i veicoli già in circolazione.

Secondo l'articolo 1, il campo d'applicazione dell'etichetta ambientale è limitato, come per l'etichetta Energia, alle automobili. Dopo la fase d'introduzione dell'etichetta ambientale per le automobili, in caso di successo è ipotizzabile un'estensione ad altri veicoli, ad esempio gli autofurgoni, gli autocarri o i motoveicoli. Attualmente, tuttavia, la maggior parte degli autofurgoni è notificata solo con i dati del motore misurati al banco di prova. Lo stesso vale per tutti gli autocarri. Queste misurazioni non possono essere paragonate al ciclo di prova per le automobili. Alcuni dati necessari per la valutazione conformemente all'etichetta ambientale non sono infatti rilevati. Manca segnatamente un'informazione paragonabile sul consumo di carburante.

L'obbligo di etichettatura (articolo 3) si riferisce esclusivamente ai veicoli nuovi. Una valutazione delle automobili più vecchie in base ai dati disponibili è possibile fino alla classe di gas di scarico Euro 3. Sarà così possibile etichettare con l'etichetta ambientale – su base volontaria – anche i veicoli d'occasione commercializzati.

All'articolo 4 sono definite le informazioni da riportare sull'etichetta ambientale. Oltre ai dati che figurano attualmente sull'etichetta Energia (marca e tipo di veicolo, genere di carburante, peso a vuoto, consumo di energia e carburante, emissioni di CO₂), sono ora previste innanzitutto informazioni sull'impatto ambientale nonché alcuni dati di base complementari sul tipo di veicolo (numero di approvazione del tipo, codice del cambio, dati sulle emissioni prescritte secondo la norma Euro).

È auspicabile un'informazione dei consumatori sull'impatto ambientale e sul consumo energetica delle automobili il più possibile completa non solo nel punto di vendita, ma anche nella pubblicità per le automobili. All'articolo 5 e nell'allegato 5 numero 2 sono quindi definiti i requisiti della dichiarazione in elenchi e scritti pubblicitari, analogamente a quanto previsto attualmente per l'etichetta Energia.

Agli articoli 7-11 sono descritti in dettaglio i principali contenuti dell'etichetta ambientale. Tutte le informazioni si riferiscono ai dati dell'approvazione del tipo (art. 4 cpv. 3). Non occorre quindi rilevare dati supplementari. Per i veicoli che possono essere alimentati con vettori energetici diversi (i cosiddetti veicoli bivalenti), le informazioni si riferiscono solo ai vettori energetici con cui sono omologati i veicoli. L'impatto ambientale è calcolato in base al vettore energetico più vantaggioso dal profilo ecologico (all. 1 n. 26).

Secondo l'articolo 7, sull'etichetta ambientale i dati contenuti sull'attuale etichetta Energia sono completati con informazioni supplementari sull'impatto ambientale, sotto forma di punti di impatto ambientale. Questi punti forniscono indicazioni sull'impatto ambientale assoluto, e cioè effettivo, indipendentemente dal peso e dall'utilizzazione del veicolo, provocato

dall'automobile *in circolazione per chilometro percorso*. Non possono invece essere considerate le ripercussioni ecologiche della produzione e dello smaltimento dei veicoli nonché della creazione dell'infrastruttura, per mancanza di dati di base dimostrati scientificamente. Lo stesso discorso vale per la produzione e lo smaltimento delle batterie dei veicoli elettrici e ibridi. Singoli studi mostrano inoltre che con la fase di circolazione e la produzione del carburante si riesce a catturare buona parte del carico ambientale del veicolo durante il suo ciclo di vita. Bisogna quindi partire dal presupposto che per quanto riguarda la produzione e lo smaltimento le differenze sono relativamente esigue e che questi aspetti svolgono un ruolo secondario per il confronto tra i veicoli.

La composizione dettagliata e il calcolo dei punti di impatto ambientale (PIA) sono descritti nell'allegato 1. Il numero di PIA di un veicolo è calcolato sommando i PIA dei singoli impatti. Per le emissioni di inquinanti atmosferici, CO₂ e rumore il calcolo si basa sul "metodo della scarsità ecologica – ecofattori 2006"¹ e per la produzione del carburante su ecoinvent². Il calcolo dei PIA legati al carico di polveri fini (PM) comprende una quota di PM tradizionali e una quota di cosiddetta fuliggine diesel. Il fattore PIA per la fuliggine diesel è molto elevato per via della particolare nocività e cancerogenità di tale tipo di emissioni. La quota tradizionale corrisponde alla quantità totale di PM10 meno la fuliggine diesel. Anche i motori a benzina a iniezione diretta producono una fuliggine cancerogena, la cui composizione chimica è analoga a quella della fuliggine diesel. Esistono misurazioni in funzione del tipo solo a partire dalla classe di gas di scarico Euro 5, motivo per cui fino alla classe Euro 4 è definito un valore forfetario. Vi è una netta differenza tra i valori delle quote di fuliggine diesel e di PM10 tradizionali dei veicoli a benzina a iniezione diretta³ nonché dei motori diesel con e senza filtro antiparticolato (chiuso). Le emissioni di PM dei motori a benzina senza iniezione diretta e dei motori a gas naturale sono trascurabili e non sono pertanto considerate.

Per veicoli ibridi conformemente all'allegato 1 numero 24 s'intendono veicoli che dispongono di due o più sistemi di propulsione, di cui uno elettrico. L'elettricità non deve però essere fornita dall'esterno (cosiddetti Plug-in-Hybrids). I veicoli ibridi sono dotati di una batteria ricaricata dal motore a combustione. Il trattamento dei Plug-in-Hybrids potrà essere stabilito solo quando saranno note le specifiche dell'omologazione.

Come finora per l'etichetta Energia, anche per l'etichetta ambientale le emissioni di CO₂ dell'automobile in circolazione sono raffigurate in una scala separata (articolo 8). Per le automobili alimentate con miscele di carburanti fossili e biocarburante, si distingue tra emissioni di CO₂ di origine fossile e biogena. L'ammontare della quota di biocarburante è stabilito nell'allegato 2.

Per ora, i veicoli alimentati con la miscela di carburanti etanolo E85 (85% in volume etanolo, 15% in volume benzina) sono trattati come i veicoli a benzina sia per quanto riguarda le emissioni di CO₂ che per quanto riguarda il calcolo dei punti di impatto ambientale. Questa decisione è motivata dal fatto che al momento non è noto il rapporto di miscela effettivo al distributore di benzina e sono imminenti modifiche sull'origine dell'etanolo venduto in Svizzera. Non appena saranno messi in vendita veicoli omologati per l'etanolo E85 e chiariti i punti ancora in sospeso, l'ordinanza potrà essere completata di conseguenza.

¹ UFAM, Ökobilanzen: Methode der ökologischen Knappheit – Ökofaktoren 2006, Umwelt-Wissen Nr. 09/06, Berna 2008. La pubblicazione può essere scaricata all'indirizzo www.bafu.admin.ch

² www.ecoinvent.ch

³ Rapporto Empa 2005, Praxiserprobung eines Messverfahrens zur Bestimmung der Partikelanzahl an Personenwagen mit Selbstzündungsmotoren, Martin Mohr e Urs Lehmann.

I veicoli elettrici non provocano emissioni di CO₂ durante la circolazione. Ogni forma di produzione di elettricità provoca tuttavia delle emissioni di CO₂. I valori delle emissioni dipendono dal mix elettrico di base: più è elevata la quota di elettricità proveniente da vettori energetici primari fossili e più sono elevate le emissioni. I calcoli si basano sulle rilevazioni del mix di consumo svizzero nel 2005 realizzate dall'Ufficio federale dell'energia. L'indicazione sull'etichetta ambientale serve esclusivamente per scopi d'informazione e non fa alcuna distinzione tra la produzione elettrica svizzera e straniera. Questo calcolo si basa quindi su una delimitazione del sistema diversa da quella determinante per gli impegni della Svizzera in base al Protocollo di Kyoto. Il calcolo è definito nell'allegato 2 numero 2.

Sull'etichetta ambientale, il consumo energetico per tutti i vettori energetici è indicato in primo luogo in litri di benzina equivalente (per i veicoli a benzina in litri di benzina) per 100 chilometri (articolo 9). L'allegato 2 numero 3 disciplina il calcolo dell'equivalente benzina. La conversione in questa "moneta" comune è indispensabile per paragonare i vari carburanti e sistemi di propulsione.

Per quanto riguarda i punti di impatto ambientale, le emissioni di CO₂ e il consumo energetico (art. 7-9), sull'etichetta ambientale accanto ai valori per il veicolo in questione sono indicati anche i *valori medi* di tutte le automobili nuove immatricolate nel corso dell'anno precedente. Questi valori medi servono da riferimento per gli acquirenti di automobili. A differenza dell'etichetta Energia, i valori medi non sono più verificati e adeguati a ritmo biennale ma annuo e sulla base delle automobili nuove immatricolate nel corso dell'anno precedente. Le automobili nuove in vendita sono così messe a confronto con le automobili nuove acquistate effettivamente dai consumatori l'anno precedente e non con i veicoli o i tipi di veicoli messi in vendita complessivamente.

Le attuali categorie di efficienza energetica (A-G) sono sostituite dalle categorie dell'etichetta ambientale (art. 11). La classificazione dei veicoli nelle sette categorie A-G si basa sui due criteri efficienza energetica e impatto ambientale. In ogni categoria rientra un settimo di tutti i tipi di veicoli offerti. La categoria A include le automobili con la miglior efficienza energetica, che appartengono al 20 per cento migliore per quanto riguarda l'impatto ambientale. I veicoli che superano il limite PIA della categoria rientrano nella categoria successiva, fino al raggiungimento del limite PIA di tale categoria. La classificazione nelle altre categorie avviene analogamente secondo l'allegato 4. I corrispondenti limiti PIA sono del 40 per cento per la categoria B, del 60 per cento per la categoria C, del 70 per cento per la categoria D, dell'80 per cento per la categoria E e del 90 per cento per la categoria F.

Il calcolo dell'efficienza energetica (all. 3) è effettuato come finora in base al coefficiente di valutazione. La valutazione attuale, relativa per il 40 per cento per via del cosiddetto fattore di correzione del peso (600 kg) e dell'esponente (0.9), non subisce alcuna modifica contenutistica; con la nuova formula, tuttavia, la quota relativa del 40 per cento può essere mantenuta fissa. Il calcolo del coefficiente di valutazione si basa ora sul consumo di energia primaria, il che permette di paragonare i sistemi di propulsione alternativi, ad esempio i veicoli elettrici, con i veicoli a benzina o diesel. La conversione è effettuata in base a fattori energetici primari che si rifanno alla stessa base di dati (ecoinvent) dell'ordinanza del DATEC sull'ecobilancio dei carburanti (RS 641.611.21) e delle raccomandazioni della Società svizzera degli ingegneri e architetti (SIA).

Per fissare il coefficiente di valutazione limite delle categorie, ogni anno alla data di riferimento (31 maggio) è stilata una graduatoria dei tipi di veicoli in base al coefficiente di valutazione (all. 4 n. 1 cpv. 1). La graduatoria è suddivisa in sette parti della stessa grandezza. I tipi di

veicoli che superano i limiti PIA di cui al numero 1 capoverso 3 sono sostituiti dai veicoli successivi in termini di efficienza energetica che rispettano il corrispondente limite PIA. Il coefficiente di valutazione dell'ultimo tipo di veicolo che rispetta ancora il limite PIA costituisce il limite della categoria in termini di efficienza energetica.

Con l'articolo 12, il Consiglio federale attribuisce al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) la competenza di verificare gli allegati dell'ordinanza e, se del caso, adeguarli allo stato della tecnica e alle nuove conoscenze scientifiche o metodologiche nonché agli sviluppi internazionali. Questa delega corrisponde essenzialmente all'attuale sistema di adeguamento dell'etichetta Energia, in cui questi dettagli erano stabiliti in un'ordinanza del Dipartimento (RS 730.011.1) basata sull'allegato 3.6 dell'ordinanza sull'energia (OEn).

Sia la fissazione dei limiti delle categorie nell'allegato 4 che il calcolo e l'adeguamento dei valori medi determinanti da parte del Dipartimento saranno a scadenza annuale. Sarà verificato periodicamente anche il calcolo dei punti di impatto ambientale nell'allegato 1. Il ritmo di adeguamento dipenderà dall'evoluzione dello stato della metodologia, della tecnica e della legislazione sulla protezione dell'ambiente. Il primo adeguamento è da prevedere non prima del 2013.

Tutti questi adeguamenti si basano su una periodicità stabilita all'articolo 12 capoverso 5. L'anno di calcolo (ad es. 2011) va dal 1° giugno dell'anno precedente al 31 maggio (e cioè ad es. 1.6.2010 – 31.5.2011). La base di dati dell'anno precedente l'anno di calcolo (e cioè ad es. 1.6.2009 – 31.5.2010) costituisce anche la base per determinare i valori medi determinanti per i PIA (all. 1 n. 3) nonché per le emissioni di CO₂ e il consumo energetico (all. 2 n. 5) delle automobili nuove immatricolate. I valori contemplati negli allegati dell'ordinanza sono adeguati dal DATEC entro il 31 luglio ed entrano in vigore il 1° gennaio dell'anno successivo. È così garantito un lasso di tempo sufficiente per applicare la versione modificata dell'etichetta ambientale sul veicolo.

Le *disposizioni esecutive* si ispirano sostanzialmente a quelle in uso per l'etichetta Energia. Come finora, in base all'articolo 13 la competenza spetta all'Ufficio federale dell'energia (UFE). Per quanto riguarda i punti di impatto ambientale, è affiancato dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (art. 13 cpv. 2 OEA). L'UFAM fornisce all'Ufficio federale delle strade (USTRA) i fattori PIA e l'USTRA mette a disposizione gli estratti delle banche dati TARGA e MOFIS necessari per calcolare i valori medi e il coefficiente di valutazione di cui all'allegato 3 numero 2.

Anche le competenze di richiedere i documenti necessari, ordinare misure e informare il pubblico (art. 14-16) corrispondono sostanzialmente al diritto in vigore per l'etichetta Energia. Anche qui si aggiunge però ora la dimensione dell'impatto ambientale dei veicoli. Per rispondere al bisogno d'informazione, è prevista la compilazione di graduatorie separate con una classificazione di tutti i tipi di automobili secondo i punti di impatto ambientale e il consumo energetico, pubblicate periodicamente e consultabili su Internet in forma costantemente aggiornata.

L'allegato 5 contiene i dettagli concernenti la rappresentazione grafica, la grandezza e i colori dell'etichetta ambientale con delle illustrazioni (fig. 1-4). Al numero 2 sono stabiliti i dettagli per la rappresentazione in elenchi e scritti pubblicitari.

4. Ripercussioni

Gli impulsi positivi dell'etichetta ambientale all'evoluzione verso un *parco automobili rispettoso dell'ambiente e delle risorse naturali* in Svizzera dipende anche dalle corrispondenti applicazioni basate sull'etichetta ambientale (impostazione ecologica dell'imposta sugli autoveicoli e delle imposte cantonali sui veicoli a motore); detti impulsi sono descritti nei progetti corrispondenti. Indipendentemente da queste applicazioni, dall'etichetta ambientale ci si attende un effetto positivo anche quale strumento d'informazione, effetto tuttavia difficile da quantificare.

Per quanto riguarda la classificazione delle automobili nelle categorie A-G dell'etichetta ambientale, l'aggiunta del criterio impatto ambientale comporta modifiche relativamente esigue rispetto alla categorizzazione secondo l'etichetta Energia. Come mostrano i calcoli per un parco veicoli Euro 5 tipo, nel complesso l'introduzione di limiti PIA provoca un lieve indebolimento della relatività: alcune piccole automobili con un'efficienza relativa modesta finiscono così nella categoria A, mentre alcuni veicoli della classe media con un'efficienza relativa elevata, ma un consumo assoluto ed emissioni più alti retrocedono di una o due categorie. Le ripercussioni sulla quota di veicoli a trazione integrale nella categoria A sono marginali.

Per gli importatori di automobili e il settore dell'automobile si stima che l'etichetta ambientale avrà scarse ripercussioni economiche, dal momento che si riprende l'attuale sistema dell'etichetta Energia. I costi per il settore dell'automobile saranno equivalenti a quelli dell'attuale etichetta Energia (stampa e applicazione dell'etichetta, consulenza durante la vendita).

L'introduzione dell'etichetta ambientale avrà delle ripercussioni per i Cantoni che hanno già introdotto una differenziazione dell'imposta sui veicoli a motore in base alle categorie di efficienza energetica dell'attuale etichetta Energia. Per questo motivo, il Consiglio federale sta valutando l'introduzione di una soluzione transitoria per consentire i necessari adeguamenti nei Cantoni interessati.

Per la Confederazione, le differenze di costo per offrire quale sistema d'informazione un'etichetta ambientale al posto dell'etichetta Energia saranno minime, dopo un certo investimento iniziale.

5. Rapporto con il diritto internazionale

L'obiettivo dell'etichetta ambientale è quello di fare in modo che il futuro parco automobili della Svizzera utilizzi le risorse in modo più efficiente e rispetti maggiormente l'ambiente. Questo obiettivo coincide con gli impegni internazionali sottoscritti dalla Svizzera. Con la ratifica del *Protocollo di Kyoto* nel 2003, la Svizzera si è impegnata a ridurre le emissioni di gas serra dell'8 per cento rispetto al 1990 nel periodo 2008-2012. Questo obiettivo è concretizzato nella legge sul CO₂. La *Convenzione di Ginevra* ECE-ONU sull'inquinamento atmosferico attraverso la frontiera a lunga distanza è stata ratificata dalla Svizzera nel 1983. L'obiettivo è di ridurre gli effetti dannosi dell'inquinamento atmosferico per la salute dell'uomo e dell'ambiente. Nei Protocolli della Convenzione sono stabiliti obiettivi concreti di riduzione dei principali inquinanti atmosferici per ogni Stato membro.

Attualmente nella CE non vige quindi alcun obbligo di etichettatura ambientale. Nella CE sono stabilite mediante direttiva unicamente le basi per l'etichettatura energetica (direttiva CE 1999/94/CE). Nella relazione del Parlamento europeo del 24 settembre 2007 sulla stra-

tegia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (2007/2119(INI)), la Commissione è invitata a elaborare una proposta di direttiva che porti in particolare all'introduzione di obblighi giuridici in materia di etichettatura, pubblicità e commercializzazione delle autovetture nuove nel mercato interno dell'UE. Nella stessa relazione, l'UE raccomanda l'introduzione di un sistema di classificazione separato per le prestazioni ambientali. Oltre all'etichetta energetica è quindi perseguito un ulteriore sistema di classificazione chiamato "stella verde". Con questo strumento si vuole tener conto del maggior numero possibile di aspetti della prestazione ambientale, tra cui le emissioni di CO₂, le altre emissioni inquinanti, il consumo di carburante, il rumore, l'efficienza spaziale, l'aerodinamica, il peso nonché gli aiuti alla guida ecologica.

Secondo l'articolo 2.2 dell'Accordo dell'OMC sugli ostacoli tecnici al commercio, le prescrizioni tecniche non possono ostacolare più del necessario il commercio per cogliere un obiettivo legittimo. Secondo l'articolo 4 della legge federale sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG, RS 946.51), le prescrizioni tecniche svizzere sono elaborate in modo da essere compatibili con quelle dei principali partner commerciali della Svizzera. Deroghe da tale principio sono ammissibili soltanto qualora le misure adottate siano rese necessarie da interessi pubblici preponderanti, non costituiscano né un mezzo di discriminazione arbitraria né una restrizione dissimulata degli scambi e corrispondano ai criteri di proporzionalità.

I due primi criteri sono soddisfatti, dato che l'etichetta ambientale serve a proteggere la salute e la vita dell'uomo, la flora e la fauna e l'obbligo di contrassegnazione con l'etichetta vige per tutti i fornitori di automobili.

Per quanto riguarda la proporzionalità della misura, va evidenziato che le autorità già dispongono di tutte le informazioni necessarie per l'elaborazione dell'etichetta ambientale. L'onere a carico degli offerenti di nuove automobili consiste pertanto nello stampare l'etichetta ambientale e nell'applicarla sulla vettura con la stessa. Un'etichetta ambientale per ogni tipo di veicolo è pubblicata sul sito Internet dell'Ufficio federale dell'energia (UFE). Rispetto alla già esistente etichetta Energia non scaturiscono oneri supplementari.

Tenuto conto di quanto esposto, si può partire dal presupposto che l'etichetta ambientale per le automobili sia conforme con l'accordo dell'OMC sugli ostacoli tecnici agli scambi commerciali e con l'accordo di libero scambio stipulato nel 1972 fra la Svizzera e la CE. La situazione dovrà essere riesaminata nel caso in cui l'UE dovesse adottare un altro sistema. Inoltre deve essere tenuto conto del fatto che, per quanto riguarda la contrassegnazione delle automobili con l'etichetta Energia, il 31 ottobre 2007 il Consiglio federale ha deciso di derogare in futuro dall'applicazione del principio Cassis de Dijon sancito dalla LOTG. Questa deroga deve valere anche per l'etichetta ambientale che verrà applicata alle automobili.