



24 novembre 2021

---

# **Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (ordinanza sul CO<sub>2</sub>)**

## Rapporto esplicativo

---

## Sommario

1	Situazione iniziale.....	3
2	Aspetti fondamentali del progetto.....	4
2.1	Prescrizioni sulle emissioni per i veicoli .....	4
2.2	Sistema di scambio di quote di emissioni .....	4
2.3	Tassa sul CO <sub>2</sub> applicata ai combustibili fossili .....	4
2.4	Ordinanza concernente la riduzione dei rischi nell'utilizzazione di determinate sostanze, preparati e oggetti particolarmente pericolosi (ordinanza sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici ORRPChim).....	5
3	Commenti alle singole disposizioni del progetto .....	6
4	Ripercussioni .....	13
4.1	Ripercussioni sulle emissioni di gas serra.....	13
4.2	Ripercussioni per la Confederazione a livello finanziario e sull'effettivo del personale .....	13
4.3	Ulteriori ripercussioni .....	13
5	Relazione con il diritto internazionale.....	15

## 1 Situazione iniziale

Il 25 settembre 2020 il Parlamento ha approvato la revisione totale della legge federale sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra<sup>1</sup> (in breve legge sul CO<sub>2</sub>). Contro questa revisione totale è stato lanciato il referendum e il progetto è stato posto in votazione il 13 giugno 2021. Poiché la revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> e le modificate disposizioni d'esecuzione sarebbe dovuta entrare in vigore il 1 gennaio 2022, il 14 aprile 2021 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione per la revisione totale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub><sup>2</sup> (ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

La procedura di consultazione è durata fino al 15 luglio 2021 e non è stata interrotta dopo il no alla legge sul CO<sub>2</sub>. La legge sulla consultazione non prevede un'interruzione. Il 15 giugno 2021 l'UFAM ha comunicato tramite posta elettronica a tutti gli attori invitati a prendere posizione che anche il mantenimento dell'attuale legge sul CO<sub>2</sub> richiede adeguamenti dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> (ad es. nei settori riguardanti lo scambio di quote di emissioni e le prescrizioni sulle emissioni per i veicoli nuovi). Altri elementi della revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> (ad es. disposizioni d'esecuzione concernenti il Fondo per il clima, le tasse sull'aviazione e i valori limite di CO<sub>2</sub> nel settore degli edifici) non sarebbero più in discussione a seguito del respingimento della legge sul CO<sub>2</sub>. Ai partecipanti alla consultazione è stata comunque data la possibilità di esprimersi liberamente anche su questi elementi.

Complessivamente sono pervenute 121 prese di posizione, di cui 65 provenienti da partecipanti invitati e 55 da partecipanti non invitati esplicitamente. Numerosi partecipanti hanno comunicato la propria rinuncia a prendere posizione. Si tratta dei *Cantoni BE, BS, BL, AI, GR e JU*, nonché il *PLR*, l'*Associazione dei Comuni Svizzeri*, l'*Unione delle città svizzere*, la *SAB*, l'*Unione padronale svizzera*, l'*UPSA*, *easyJet*, l'*aeroporto di Zurigo*, *Infra Suisse*, *SBS*, la *SIA*, *strasseschweiz*, la *FSPC*, il *TCS*, l'*ASIG* e *SWISS*. Un dettagliato rapporto sui risultati della consultazione è disponibile sul sito della Cancelleria federale.

Con il no alla legge sul CO<sub>2</sub> viene a cadere anche una revisione totale dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. La presente revisione parziale dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> intende tuttavia effettuare con effetto al 1° gennaio 2022 adeguamenti urgentemente necessari delle disposizioni d'esecuzione basate sulla vigente legge sul CO<sub>2</sub>. Inoltre, come modifica di atti normativi correlati, occorre adeguare l'ordinanza del 18 maggio 2005 concernente la riduzione dei rischi nell'utilizzazione di determinate sostanze, preparati e oggetti particolarmente pericolosi (ordinanza sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici ORRPC<sup>3</sup>).

---

<sup>1</sup> RS 641.71

<sup>2</sup> RS 641.711

<sup>3</sup> RS 814.81

## 2 Aspetti fondamentali del progetto

Qui di seguito sono esposti gli aspetti fondamentali del progetto e illustrati i singoli strumenti nel loro ordine di apparizione nella legge e nell'ordinanza. Le spiegazioni dei singoli articoli seguono al numero 3.

### 2.1 Prescrizioni sulle emissioni per i veicoli

Finora per i veicoli di marche con un numero di immatricolazioni limitato (tra cui varie marche di vetture sportive e di lusso, ma anche di veicoli comuni) l'obiettivo era adeguato conformemente alla regolamentazione dell'Unione europea. Questo disciplinamento è stato abrogato con l'applicazione della mozione Müller «Tasse sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Giustizia anche per i costruttori di nicchia» (20.3210) accolta dal Consiglio nazionale e dal Consiglio degli Stati. D'ora in poi questi veicoli saranno assoggettati all'obiettivo ordinario e, di conseguenza, verranno valutati in modo più rigoroso rispetto ad oggi. In linea con la normativa dell'UE, per le autovetture viene inoltre abrogata la considerazione solo parziale dei veicoli a maggior consumo nei parchi veicoli nuovi (il cosiddetto «phasing-in»).

Ai fini della prosecuzione dell'esecuzione, negli allegati dell'ordinanza viene effettuato l'aggiornamento annuale dell'importo della sanzione e del peso a vuoto di riferimento per il calcolo dell'obiettivo individuale e vengono attuate modifiche riguardanti il passaggio delle omologazioni dei veicoli al certificato di conformità elettronico e per facilitare la decisione di sanzioni.

### 2.2 Sistema di scambio di quote di emissioni

Il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) è stato già adeguato con la revisione parziale della legislazione sul CO<sub>2</sub> al 1 gennaio 2021 alle novità dell'UE per il periodo di scambio 2021-2030. L'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissioni per i gestori di impianti viene calcolata come finora sulla base di parametri di riferimento. Questi parametri sono stati ridefiniti nell'UE<sup>4</sup> nel marzo del 2021 e vengono ripresi anche nel SSQE svizzero in virtù dell'accordo del 23 novembre 2017 tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea sul collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissioni di gas serra (accordo SSQE)<sup>5</sup>. Per poter reagire più velocemente ai nuovi sviluppi e prevenire distorsioni della concorrenza rispetto al SSQE, la competenza per l'adeguamento dei parametri di riferimento spetta ora al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Inoltre, in applicazione dell'articolo 19 capoverso 5 della legge sul CO<sub>2</sub> e tenendo conto delle normative vigenti nell'UE, viene adeguata la quantità massima di diritti di emissione messi all'asta.

### 2.3 Tassa sul CO<sub>2</sub> applicata ai combustibili fossili

Nel 2020 le emissioni di CO<sub>2</sub> da combustibili fossili come l'olio da riscaldamento o il gas naturale sono rimaste quasi allo stesso livello dell'anno precedente, risultando inferiori del 31 per cento rispetto alla valore del 1990. Questo è quanto risulta dalla statistica del CO<sub>2</sub> per il 2020 pubblicata dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)<sup>6</sup>.

Pertanto, l'obiettivo di riduzione del 33 per cento previsto nella vigente ordinanza sul CO<sub>2</sub> per il 2020 è stato mancato. Secondo l'ordinanza sul CO<sub>2</sub>, dal 1° gennaio 2022 la tassa sul CO<sub>2</sub> aumenterà quindi automaticamente da 96 a 120 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>. Ciò richiede un adeguamento delle tariffe di cui all'allegato 9.

---

4 Regolamento di esecuzione (UE) 2021/447 della Commissione del 12 marzo 2021 che determina valori riveduti dei parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita delle quote di emissioni per il periodo dal 2021 al 2025 ai sensi dell'articolo 10 a paragrafo 2 della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 87 del 15 marzo 2021, pag. 29.

5 RS 0.814.011.268

6 Cfr. comunicato stampa dell'UFAM: [Emissioni di CO2 dei combustibili solo in lieve calo nel 2020: aumento automatico della tassa nel 2022 \(admin.ch\)](#)

Inoltre, ora le aziende esentate dal pagamento della tassa sul CO<sub>2</sub> non devono più pagare alcuna tassa per le domande di rimborso. Il rifinanziamento degli oneri sostenuti dall'Ufficio federale delle dogane e della sicurezza dei confini (UDSC) viene ora effettuato tramite l'indennizzo per le spese d'esecuzione nell'articolo 132 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>.

#### **2.4 Ordinanza concernente la riduzione dei rischi nell'utilizzazione di determinate sostanze, preparati e oggetti particolarmente pericolosi (ordinanza sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici ORRPChim)**

Attualmente la legislazione in materia di prodotti chimici non prevede restrizioni o divieti per l'impiego di gas esilarante (protossido di azoto, N<sub>2</sub>O). Sebbene l'Allegato 1.5 dell'ORRPChim relativo alle sostanze stabili nell'aria contenga prescrizioni sulle sostanze a effetto serra, tali prescrizioni riguardano principalmente i gas serra fluorurati, che sono stati e continuano a essere utilizzati come sostituti per le sostanze che impoveriscono lo strato di ozono disciplinate nell'allegato 1.4.

Per contenere meglio le fonti di gas esilaranti, come quelle individuate presso Lonza a Visp nel 2018, il protossido di azoto deve essere inserito nell'ORRPChim come sostanza stabile nell'aria, di modo che l'N<sub>2</sub>O risultante come sottoprodotto di processi chimici debba essere trasformato.

### 3 Commenti alle singole disposizioni del progetto

#### *Art. 17 Campo di applicazione*

L'attuale articolo 17 capoverso 1 viene adeguato a livello redazionale, ma ripreso per quanto concerne i contenuti (cpv. 1).

Secondo la legge sul CO<sub>2</sub>, il destinatario delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> è l'importatore (o il costruttore) di un veicolo (art. 10 cpv. 3 della legge sul CO<sub>2</sub>); il veicolo rientra tuttavia nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> solo con la sua immatricolazione (art. 10 cpv. 1 e 2 della legge sul CO<sub>2</sub>). Per creare il collegamento necessario all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> tra l'importatore e i veicoli messi in circolazione, l'ordinanza sul CO<sub>2</sub> disciplina, sulla base delle diverse possibilità di ammettere un veicolo alla circolazione, chi è considerato importatore di un veicolo ai sensi delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> (cpv. 2). Questo articolo rispecchia la prassi corrente (lett. a e c) e, al contempo, in prospettiva dell'imminente passaggio al certificato di conformità elettronico (Certificate of conformity, COC) nell'UE (cfr. art. 37 del regolamento (UE) 2018/858<sup>7</sup>), stabilisce chi è considerato importatore se per l'immatricolazione del veicolo viene utilizzato il COC elettronico. Questa immatricolazione tramite COC elettronico verrà introdotta nell'UE nel 2022 e sostituirà le altre possibilità di immatricolazione fino al 2026.

Se per l'immatricolazione di un veicolo è utilizzata la sua approvazione del tipo o la relativa scheda tecnica secondo gli articoli 3 e 3a dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511), il titolare dell'approvazione del tipo o della scheda tecnica è considerato importatore del veicolo (lett. a). Qualora per l'immatricolazione di un veicolo sia utilizzato il COC elettronico, escludendo dunque l'utilizzo di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica, l'importatore ai sensi delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> viene registrato nell'ambito dello sdoganamento nei sistemi dell'Amministrazione federale delle dogane (lett. b). La procedura di ammissione mediante COC elettronico sarà per il resto utilizzabile solo quando entrerà in vigore nell'ambito del diritto della circolazione stradale. In caso contrario è considerato importatore del veicolo colui che prima dell'immatricolazione presenta all'Ufficio federale delle strade (USTRA) la domanda per l'esame delle emissioni di CO<sub>2</sub>, allo scopo di stabilire un'eventuale sanzione (lett. c).

#### *Art. 17a Prima immatricolazione*

L'articolo 17a definisce la prima immatricolazione di un veicolo e riprende ampiamente la corrispondente definizione dell'attuale articolo 17.

Il capoverso 1 riprende il capoverso 2 dell'attuale articolo 17.

Il capoverso 2 riprende il capoverso 3 dell'attuale articolo 17.

Il capoverso 3 riprende il capoverso 2<sup>bis</sup> dell'attuale articolo 17.

Il capoverso 4 riprende il capoverso 4 dell'attuale articolo 17.

#### *Art. 17a<sup>bis</sup>*

L'articolo 17a<sup>bis</sup> riprende l'attuale articolo 17a.

---

<sup>7</sup> Regolamento (UE) n. 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14.06.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/2144, GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

*Art. 22a Accordo di ripresa di veicoli*

L'articolo 22 riprende l'attuale articolo 23 capoverso 4, secondo cui un importatore ha la possibilità di cedere un veicolo a un (altro) grande importatore per la determinazione dell'obiettivo, delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> ed eventualmente della sanzione successivamente all'attribuzione al suo parco veicoli nuovi secondo l'articolo 17. Ciò consente in particolare anche ai piccoli importatori di avvalersi del conteggio nella media del parco veicoli. L'accordo tra l'importatore cedente e l'importatore cessionario è una questione di diritto privato.

*Art. 23 Obblighi degli importatori*

Sono ripresi i requisiti per la prima immatricolazione sinora contenuti nell'articolo 23 capoversi 1–3. L'obbligo è adempiuto se sono disponibili i documenti di cui all'articolo 17, segnatamente se per l'omologazione dei veicoli viene utilizzata un'approvazione del tipo o una scheda tecnica, si ricorre a un certificato di conformità in formato elettronico o altrimenti l'importatore ha fornito all'USTRA i dati necessari specificamente per l'adempimento degli obblighi di cui alla presente sezione.

*Art. 24 Fonti dei dati per il calcolo del valore obiettivo e delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco veicoli nuovi*

Gli attuali articoli 24 e 25 definivano un ordine preciso delle fonti da cui dovevano essere desunti le emissioni di CO<sub>2</sub> e il peso a vuoto dei veicoli, nonché gli obblighi di presentazione da parte dell'importatore.

Ora viene disciplinato in modo più generale l'esclusivo riconoscimento di fonti di dati ufficiali equivalenti al certificato di conformità europeo. Ciò consente di adeguare in modo più flessibile i processi esecutivi, in particolare nell'ottica dell'imminente sostituzione graduale delle approvazioni del tipo e delle schede tecniche con dati elettronici del COC nell'ambito dell'immatricolazione dei veicoli.

*Art. 25 Determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo*

La procedura di prova determinante per la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei singoli veicoli viene ora definita esplicitamente ed è basata sulla procedura di prova e di simulazione del diritto europeo, vincolante anche per la Svizzera secondo l'allegato 2 OETV. Per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri sono determinanti in concreto le emissioni combinate ottenute con la procedura di prova WLTP (cpv. 1). Viene ripresa l'attuale disposizione riportata all'articolo 24 capoverso 1 e all'articolo 25 capoverso 3, secondo cui le emissioni WLTP devono essere calcolate con le formule di cui all'Allegato 4 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>, se non possono essere fornite da una fonte riconosciuta (cpv. 2). Laddove il calcolo non è possibile, i valori forfettari per le emissioni di CO<sub>2</sub> vengono aumentati a 350 g CO<sub>2</sub>/km rispetto all'attuale articolo 25 capoverso 4 e in considerazione dei valori più elevati ottenuti con il metodo WLTP rispetto al metodo NEDC per le automobili (cpv. 2) e a 400 g CO<sub>2</sub>/km per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri (cpv. 3).

*Art. 27 cpv. 2 e 3 frase introduttiva*

Nel capoverso 2 l'agevolazione concessa considerando in via transitoria solo parzialmente i veicoli dei parchi veicoli nuovi per il calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> (cosiddetto «phasing-in») sarà mantenuta nel 2022 per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri. Per le automobili, invece, a partire dal 2022

saranno considerati tutti i veicoli del parco veicoli nuovi, un approccio in linea con la normativa dell'Unione europea (cfr. art. 4 cpv. 3 del regolamento (UE) 2019/631<sup>8</sup>).

#### *Art. 28 Obiettivo individuale*

In applicazione della mozione Müller (20.3210), non vengono più riconosciuti obiettivi adattati (cfr. art. 10 del regolamento (UE) 2019/631<sup>9</sup>) e vengono abrogati i relativi capoversi 2, 2<sup>bis</sup> e 3. In questo modo tutti i veicoli vengono trattati allo stesso modo e assoggettati all'obiettivo ordinario legato al peso di cui al capoverso 1.

#### *Art. 30 Sanzione per i grandi importatori*

L'attuale articolo 30 capoverso 1 viene ripreso per analogia (cpv. 1). La verifica dell'esistenza di superamenti degli obiettivi, il calcolo della prestazione sostitutiva e l'allestimento della fattura finale costituiscono atti necessari per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte dell'UFE competente in proposito, motivo per cui si può rinunciare a una corrispondente regolamentazione secondo gli attuali capoversi 1 e 3. Ora l'UFE decide un'eventuale prestazione sostitutiva direttamente e non solo in caso di mora del debitore (attuale art. 33).

Viene ripreso l'attuale articolo 30 capoverso 2.

L'attuale articolo 30 capoverso 4 viene ora riportato nell'articolo 31 capoverso 4.

#### *Art. 31 cpv. 4*

L'attuale articolo 30 capoverso 4 viene ora riportato nell'articolo 31 capoverso 4.

#### *Art. 32*

Come modifica conseguente alle modifiche negli articoli 30 e 31, l'articolo 32 è abrogato. Ora gli interessi sono disciplinati nell'articolo 30 capoverso 3 e nell'articolo 31 capoverso 4.

#### *Art. 33*

L'articolo 33 è abrogato, poiché secondo il nuovo articolo 30 capoverso 1 le sanzioni vengono decise direttamente in modo standard.

#### *Art. 35 Sanzione per i piccoli importatori*

Un'eventuale sanzione in caso di superamento dell'obiettivo individuale viene ora decisa direttamente dall'USTRA e non solo in caso di mora del debitore (cpv. 1). Le modalità di calcolo nonché la regolamentazione concernente l'interesse vengono mantenute analogamente alle disposizioni per i grandi importatori.

#### *Art. 48 Svolgimento dell'asta*

Il capoverso 1 stabilisce la quantità massima annua di diritti di emissione che può essere messa all'asta. Per quanto attiene ai diritti di emissione per gli impianti, invece, finora la quantità messa all'asta secondo la lettera a era limitata a massimo il 10 per cento dei diritti di emissione disponibili, affinché, in applicazione dell'articolo 19 capoverso 5 della legge sul CO<sub>2</sub>, sul mercato non siano disponibili troppi diritti di emissione. Ciò può verificarsi, ad esempio, a seguito di chiusure di aziende. L'UE prevede a tal fine una cosiddetta riserva per la stabilizzazione del mercato, che adegua la quantità di diritti di emissione da

---

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, GU L 111 del 25.4.2019, pagg. 13-53, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2020/2173 della Commissione, GU L 443 del 22.12.2020, pagg. 1-9.

<sup>9</sup> Cfr. nota a piè di pagina 10.



vendere all'asta secondo un meccanismo predefinito. In conformità con l'attuazione nell'UE e in linea con l'accordo SSQE (allegato 1, parte a, criterio 5) tale meccanismo viene introdotto anche in Svizzera.

La quantità messa all'asta corrisponde alla quantità dei diritti di emissione per impianti non assegnati gratuitamente del relativo anno. La quantità dei diritti di emissione per impianti non assegnati gratuitamente risulta dalla differenza tra la quantità massima di diritti di emissione disponibili secondo l'articolo 45 e l'assegnazione gratuita di diritti di emissione di cui agli articoli 46, 46a e 46b.

Ora il capoverso 1<sup>bis</sup> sancisce che la quantità messa all'asta secondo il capoverso 1 lettera a si riduce della metà, se viene superata una determinata soglia. Per il calcolo della soglia sono determinanti la quantità di diritti di emissione per impianti in circolazione e, al contempo, anche la quantità massima di diritti di emissione per impianti disponibili dell'anno precedente (Cap dell'anno precedente). Se la quantità in circolazione ammonta a più della metà del Cap dell'anno precedente, la quantità messa all'asta viene ridotta della metà e cancellata dopo la fine del periodo d'impegno secondo il capoverso 5. Il calcolo della quantità in circolazione viene effettuato secondo le prescrizioni di cui all'allegato 8 numero 2.

Questo meccanismo viene verificato periodicamente alla luce degli sviluppi nell'UE o di modifiche sostanziali della situazione del mercato e, se necessario, adeguato a seguito di un'ulteriore revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>.

#### *Art. 98 Periodicità del rimborso*

L'abrogazione della tassa secondo l'articolo 102 può avere come conseguenza un futuro incremento delle domande di rimborso inoltrate in corso d'anno dalle imprese esentate dal pagamento della tassa. Affinché l'onere amministrativo per il trattamento delle domande non aumenti eccessivamente, le domande in corso d'anno sono ancora ammesse soltanto se l'importo del rimborso ammonta ad almeno 100 000 franchi per domanda. La normativa potrà essere nuovamente abrogata non appena nel quadro del DaziT sarà disponibile un'applicazione TIC che consente un trattamento automatizzato.

#### *Art. 102 Importo minimo*

Finora le imprese che chiedevano la restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> sui carburanti fossili dovevano pagare, in base all'importo della restituzione, una tassa tra 50 e 500 franchi per ciascuna domanda. Con la presente revisione parziale, questa tassa deve essere eliminata. L'onere amministrativo presso l'UDSC per i rimborsi della tassa sul CO<sub>2</sub> viene ora indennizzato dalle entrate della tassa sul CO<sub>2</sub>. Per questo motivo rimane invariata la quota dell'1,45 per cento di cui all'articolo 132, nonostante le maggiori entrate risultanti dall'aumento dell'aliquota della tassa.

#### *Art. 113 Domanda*

La modifica nel capoverso 2 è di natura puramente redazionale. Dopo il numero 3.1 si rimanda ora anche ai numeri 4.1 e 4.2 dell'allegato 12.

#### *Art. 135 Adeguamento degli allegati*

Ora per lo scambio di quote di emissioni è possibile adeguare i parametri di riferimento nell'allegato 9, se vengono modificate normative internazionali comparabili, in particolare nell'UE.<sup>10</sup> In questo modo è possibile reagire più velocemente ai nuovi sviluppi e prevenire distorsioni della concorrenza rispetto al SSQE dell'UE (lett. d<sup>bis</sup>). Questo è un aspetto importante in un SSQE collegato.

---

<sup>10</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2021/447 della Commissione del 12 marzo 2021 che determina valori rivenduti dei parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita delle quote di emissioni per il periodo dal 2021 al 2025 ai sensi dell'articolo 10 a paragrafo 2 della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 87 del 15 marzo 2021, pag. 29.

*Art. 146k Disposizione transitoria*

L'UFAM può spostare il termine del 30 aprile 2022 per la consegna di diritti di emissione, se il calcolo dell'assegnazione gratuita subisce ritardi. I gestori di impianti nel SSQE vengono informati per tempo.

**Allegati**

**Allegato 4: Calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli in mancanza di dati di cui all'articolo 25**

Vengono adeguati l'indicazione dell'articolo nel titolo dell'allegato 4 e il rimando fra parentesi.

**Allegato 4a: Calcolo dell'obiettivo individuale**

Secondo l'articolo 135 lettera c dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>, viene stabilito il peso a vuoto medio dei veicoli messi in circolazione per la prima volta nell'anno civile precedente per il calcolo dell'obiettivo individuale nel 2022.

**Allegato 5: Importi delle sanzioni in caso di superamento dell'obiettivo individuale (art. 13 cpv. 1 della legge sul CO<sub>2</sub>)**

Secondo l'articolo 135 lettera c<sup>bis</sup> dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> viene stabilito l'importo della sanzione da versare in caso di superamento dell'obiettivo per il 2022.

**Allegato 8: Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili per i gestori di impianti nel SSQE e calcolo della quantità in circolazione**

Il numero 2 disciplina ora il calcolo della quantità in circolazione di cui all'articolo 48 capoverso 1<sup>bis</sup>, che risulta dalla differenza tra l'offerta e la domanda di diritti di emissioni per impianti.

L'offerta di diritti di emissione per impianti è definita come la somma dei diritti di emissione non utilizzati nel primo periodo d'impegno e trasferiti al secondo periodo d'impegno e dei diritti di emissione per impianti assegnati gratuitamente e venduti all'asta dal 2013 fino all'anno precedente.

La domanda di diritti di emissione per impianti è definita come la somma delle rilevanti emissioni di gas serra per gli impianti (obbligo della tassa) dal 2013 fino all'anno precedente, dedotti i certificati di riduzione delle emissioni consegnati nel secondo periodo d'impegno.

**Allegato 9: Calcolo dei diritti di emissione assegnati a titolo gratuito per i gestori di impianti nel SSQE**

L'assegnazione a titolo gratuito è calcolata in particolare sulla base dei parametri di riferimento elencati nell'allegato 9 numeri 1-4, che ora corrispondono a quelli decisi nell'UE<sup>11</sup> il 12 marzo 2021 e applicati dal 1° gennaio 2021. Nel rispetto dell'organizzazione equivalente convenuta nell'accordo SSQE, nel SSQE svizzero devono essere applicati i medesimi parametri di riferimento.

**Allegato 11: Tariffa della tassa sul CO<sub>2</sub> per i combustibili: 96 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>**

La tassa sul CO<sub>2</sub> sui combustibili è riscossa secondo le aliquote di cui all'allegato 11. I singoli vettori energetici sono elencati secondo la voce di tariffa doganale con la rispettiva aliquota della tassa per unità commerciale (n. 2). Anche i combustibili destinati a determinati usi stazionari, segnatamente per la propulsione di impianti di cogenerazione forza-calore, di turbine o di motori di pompe di calore stazionarie per la produzione di calore o di calore e freddo alternati o per la produzione di elettricità in impianti

---

<sup>11</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2021/447 della Commissione del 12 marzo 2021 che determina valori rivenduti dei parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita delle quote di emissioni per il periodo dal 2021 al 2025 ai sensi dell'articolo 10 a paragrafo 2 della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 87 del 15 marzo 2021, pag. 29.

termici, sono soggetti alla tassa sul CO<sub>2</sub> secondo la tariffa di cui all'allegato 11 (n. 3), senza che siano espressamente indicate le loro voci di tariffa doganale.

## **Allegato 12: Impiego diretto della geotermia per la produzione di calore**

All'allegato 12 sono state apportate modifiche minori, in particolare per armonizzarlo con l'allegato 1 dell'OEn. La prospezione è ora definita al numero 1.1 come un'attività qualsiasi di caratterizzazione del sottosuolo di un presunto giacimento geotermico, tenendo così conto delle possibili misure di caratterizzazione diretta. Lo sfruttamento definito al numero 1.2 comprende il sondaggio mediante perforazioni per l'estrazione dell'acqua calda nonché l'eventuale riconduzione nel serbatoio geotermico dell'acqua prelevata. I costi d'investimento computabili per questo adeguamento sono stati presi in considerazione al numero 2.2 lettera b. Nell'ambito della prospezione sono computabili solamente i costi d'investimento effettivamente sostenuti per le stimolazioni dei serbatoi (n. 2.2 lett. c) e le relative prove di circolazione (n. 2.2 lett. f). Queste tecniche sono rilevanti per lo sfruttamento di un serbatoio geotermico sia per la produzione di elettricità che di calore. Infine, a livello procedurale, l'accompagnatore del progetto redige un rapporto periodico all'attenzione dell'UFE e del gruppo di esperti di cui al numero 3.4.2 per la prospezione e al numero 4.5.2 per lo sfruttamento.

## **Ordinanza concernente la riduzione dei rischi nell'utilizzazione di determinate sostanze, preparati e oggetti particolarmente pericolosi (ORRPChim)**

### *Allegato 1.5*

Al fine di contenere meglio alcune fonti di emissioni di gas esilarante nell'industria chimica, il gas esilarante, denominato anche ossido di diazoto N<sub>2</sub>O, è stato inserito nell'allegato 1.5 dell'ORRPChim. La modifica prevede che, ai sensi del numero 1<sup>bis</sup>, per gli obblighi di cui al numero 9 di questo allegato, l'ossido di diazoto è considerato una sostanza stabile nell'aria nella misura in cui si forma come sottoprodotto durante la produzione di acido nitrico, caprolattame, acido adipico, gliossale e acido gliossilico, nonché di acido nicotinico (lett. a-e). La normativa di cui al numero 9 deve comprendere inoltre altre sostanze che risultano dalla reazione con ossidi di azoto o acido nitrico, se viene prodotto ossido di diazoto in misura analoga a quella della produzione delle sostanze menzionate (lett. f). Con il termine «in misura analoga» si intende che, per il processo di fabbricazione della sostanza in questione, il fattore di emissione per il gas esilarante, calcolato o misurato in kg di gas esilarante per tonnellata della sostanza, è situato a un livello analogo a quello dei valori dei fattori di emissione per il gas esilarante nella fabbricazione delle sostanze menzionate nelle lettere a - e. pubblicati. I fattori di emissione per il gas esilarante nei processi di fabbricazione («default emission factors» senza conversione di gas esilarante) per le sostanze menzionate nelle lettere a - e sono descritti, ad esempio, nelle «IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories». Pertanto, tutte le altre prescrizioni dell'allegato 1.5 non sono valide per l'ossido di diazoto.

L'attuale numero 9 dell'allegato, che oggi limita le emissioni di sostanze stabili nell'aria, secondo la definizione di cui al numero 1 capoverso 1, che risultano come sottoprodotti durante i processi di produzione, deve essere completato con l'obbligo di convertire l'ossido di diazoto risultante come sottoprodotto durante la produzione delle sostanze di cui al numero 1 capoverso 1<sup>bis</sup>, se ciò è possibile dal punto di vista tecnico e aziendale e se i necessari oneri finanziari sono sostenibili per un'azienda media del settore economicamente sana (n. 9 cpv. 2). Il metodo più affermato è la conversione mediante riduzione catalitica, ma esistono anche altri metodi con un rendimento paragonabile.

Secondo il numero 9<sup>bis</sup>, l'UFAM sorveglia il rispetto della nuova disposizione. Se la sorveglianza evidenzia violazioni della disposizione, ordina le misure necessarie. Candidati per la verifica sono i fabbricanti di prodotti chimici che per la sintesi chimica impiegano come agente ossidante l'acido nitrico.

Per quanto noto, in Svizzera non esiste una produzione di caprolattame, acido adipico, gliossale e acido gliossilico. La produzione di acido nitrico avviene in modo integrato nel processo di produzione dell'acido

nicotinic. L' $\text{N}_2\text{O}$  risultante dal processo di produzione sarà degradato cataliticamente mediante un ampliamento dell'impianto entro la fine del 2021. Di conseguenza, sono necessari termini transitori soltanto per la produzione delle sostanze di cui al numero 1 capoverso 1<sup>bis</sup> lettera f. Il numero 10 capoverso 2 sancisce che tali sostanze possono essere prodotte senza conversione dell'ossido di diazoto risultante ancora fino al 30 giugno 2023.

## 4 Ripercussioni

### 4.1 Ripercussioni sulle emissioni di gas serra

L'aumento della tassa sul CO<sub>2</sub> da, attualmente, 96 franchi a 120 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub> dal 1 gennaio 2022 produrrà presumibilmente un'ulteriore riduzione delle emissioni pari a circa 250 000 tonnellate di CO<sub>2</sub>eq all'anno. L'aumento della tassa a 120 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub> figura già nel preventivo 2022 e nel piano integrato dei compiti e delle finanze (PICF) 2023-2025.

A medio termine, gli adeguamenti delle prescrizioni sulle emissioni per i veicoli portano a una riduzione delle emissioni di gas serra. Lo stralcio degli obiettivi speciali per i costruttori di nicchia e dello Swiss Finish nel phasing-in ha come conseguenza un inasprimento degli obiettivi per il parco veicoli. Per evitare di dover pagare sanzioni, si dovrebbero quindi portare velocemente sul mercato veicoli più efficienti in fatto di emissioni di gas serra o veicoli con una propulsione a zero emissioni. L'effetto esatto o la reazione degli importatori non è tuttavia quantificabile e dipende, fra l'altro, anche dalla penetrazione del mercato da parte dei veicoli elettrici.

Gli adeguamenti nel SSQE non incidono sulla riduzione delle emissioni di gas serra. Il SSQE è un sistema di controllo delle quantità, il cui effetto si esplica tramite la riduzione annua del 2,2 per cento del Cap. Questo effetto rimane invariato.

### 4.2 Ripercussioni per la Confederazione a livello finanziario e sull'effettivo del personale

L'aumento della tassa sul CO<sub>2</sub> farà aumentare la quota fiscale. Poiché i due terzi dei ricavi vengono ridistribuiti e il rimanente terzo confluisce nel Programma Edifici e nel fondo per le tecnologie, la tassa sul CO<sub>2</sub> è neutra per il bilancio della Confederazione.<sup>12</sup>

I proventi delle aste nel SSQE confluiscono nel bilancio generale della Confederazione. Con la riduzione delle quantità messe all'asta in caso di quantità in circolazione troppo elevate, in futuro le entrate potrebbero essere soggette a oscillazioni maggiori. L'effetto non è tuttavia quantificabile, poiché dipende da vari fattori come la crescita economica e l'evoluzione del prezzo dei diritti di emissione. Si può presumere che le entrate oscilleranno tra 10 e 20 milioni di franchi all'anno.

### 4.3 Ulteriori ripercussioni

Nel **settore degli edifici**, la tassa sul CO<sub>2</sub> comporta costi supplementari per gli edifici riscaldati con combustibili fossili. Chi riscalda con olio da riscaldamento, pagherà in futuro circa 6 centesimi in più per litro di olio da riscaldamento. Invece, chi riscalda con energie rinnovabili non paga alcuna tassa sul CO<sub>2</sub> e beneficia interamente della sua redistribuzione. Già oggi quattro economie domestiche su dieci non pagano alcuna tassa sul CO<sub>2</sub> poiché non riscaldano con vettori energetici fossili e quindi non producono tali emissioni<sup>13</sup>. Nel complesso, il mercato indigeno degli impianti di generazione di calore trae profitto dai provvedimenti nel settore degli edifici, il mercato di vendita per i carburanti fossili e la loro catena di creazione del valore diminuisce.

Nel **settore dei trasporti** lo stralcio degli obiettivi speciali per i costruttori di nicchia e il Swiss Finish nel phasing-in richiede una maggiore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte degli importatori di automobili. In uno scenario estremo con un numero invariato di nuove immatricolazioni ci si dovrebbe attendere un aumento massimo degli importi annui delle sanzioni dell'ordine di poche decine di milioni a causa dello stralcio degli obiettivi speciali e di poche centinaia di milioni a causa dello stralcio del phasing-in.

Nell'**industria** la tassa sul CO<sub>2</sub> incentiva, direttamente o indirettamente, a ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra mediante l'impegno di riduzione e il SSQE. Secondo la teoria economica, gli strumenti

---

<sup>12</sup> Tuttavia, in qualità di consumatore di combustibili fossili la Confederazione è interessata da un aumento della tassa sul CO<sub>2</sub>.

<sup>13</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/costruzioni-abitazioni/edifici/settore-energetico.html>

di economia di mercato quali la tassa sul CO<sub>2</sub> o il SSQE sono molto efficienti sotto il profilo dei costi, poiché affidano al mercato la decisione sull'ambito di riduzione delle emissioni e sull'ammontare dei relativi costi. Poiché i settori a elevata intensità di gas serra sono solitamente esentati dal pagamento della tassa sul CO<sub>2</sub> tramite un impegno di riduzione o una partecipazione al SSQE, un aumento della tassa non ha ripercussioni finanziarie in questo ambito.

Gli effetti per la società dovrebbero essere nel complesso moderati. Le misure di politica climatica comportano un'imputazione massiccia, secondo il principio di causalità, dei costi esterni del consumo di energie fossili. A causa del rialzo dei prezzi, la richiesta di beni a elevato consumo energetico e combustibili fossili è minore. Questo effetto è un obiettivo importante delle misure di politica climatica ed è quindi auspicato.

## **5 Relazione con il diritto internazionale**

L'ordinanza proposta è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera, segnatamente con l'accordo SSQE tra la Svizzera e l'UE e con l'Accordo di Parigi.<sup>14</sup>

Le disposizioni garantiscono che l'accordo SSQE possa essere attuato senza problemi anche dopo il 2022, conformemente alle norme vigenti nell'UE a partire dal 2021. Nei prossimi anni la compatibilità del SSQE svizzero e di quello dell'UE dovrà essere costantemente verificata alla luce dei possibili adeguamenti apportati al SSQE dell'UE.

---

<sup>14</sup> RS 0.814.012