



29.09.2023

Commenti concernenti la modifica dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂; RS 641.711)

Pacchetto di ordinanze in materia ambientale, autunno 2023

Indice

1	Introduzione	3
2	Punti essenziali del progetto.....	4
3	Rapporto con il diritto internazionale.....	6
4	Commento alle singole disposizioni.....	7
5	Ripercussioni.....	18

1 Introduzione

Con la ratifica dell'Accordo di Parigi il 6 ottobre 2017, la Svizzera si è impegnata a livello internazionale a dimezzare le sue emissioni di gas serra entro il 2030 e a ridurle in media del 35 per cento negli anni 2021–2030 rispetto al 1990. Il Parlamento ha approvato questo obiettivo con il decreto federale del 16 giugno 2017¹. L'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti, i valori obiettivo per i veicoli nuovi e il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) sono strumenti importanti per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione definiti.

Nell'ambito dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti occorre semplificare l'esecuzione. La revisione introduce la definizione delle condizioni di ammissione per gli organismi di convalida e di controllo a livello di ordinanza, maggiore flessibilità nei progetti per l'utilizzo dell'idrogeno e del carbone vegetale in Svizzera come pure nei progetti riguardanti gas di scarica all'estero. Inoltre, la revisione comprende la semplificazione dei metodi di calcolo e l'ampliamento del campo d'applicazione per i progetti relativi alle reti di riscaldamento a distanza.

Nell'ambito delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂ per i veicoli nuovi occorre adattare il sistema di esecuzione esistente agli sviluppi attuali e, ove possibile, snellirlo. La ripartizione delle competenze tra l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dell'energia (UFE) viene ridefinita. Inoltre, la revisione dell'ordinanza comprende un adattamento del campo d'applicazione e modifiche risultanti dalla digitalizzazione dei processi di immatricolazione dei veicoli.

Nell'ambito del SSQE occorre adattare il sistema di esecuzione esistente agli sviluppi attuali in corso nell'Unione europea (UE), in particolare per quanto concerne la navigazione aerea, riducendo la quantità massima di diritti di emissione disponibili (Cap) come pure l'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito nel 2024 e nel 2025 ed estendendo il campo d'applicazione ai voli diretti verso le regioni ultraperiferiche dell'UE.

I valori relativi all'impatto sul clima dei gas serra vengono modificati per tenere conto delle linee guida dell'Accordo di Parigi. I valori aggiornati corrispondono alle scoperte scientifiche più recenti e sono ricavati dal quinto rapporto di valutazione del Comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC)².

1 FF 2017 3687

2 Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

2 Punti essenziali del progetto

Vengono di seguito illustrati i punti essenziali del progetto e i singoli strumenti, secondo la successione prevista nell'ordinanza.

2.1 Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili

L'obbligo di compensazione per i produttori e gli importatori di carburanti fossili viene mantenuto. Come prima, sono tenuti a compensare una parte delle emissioni di CO₂ causate dai trasporti con progetti e programmi per la protezione del clima in Svizzera e all'estero. L'adempimento dell'obbligo di compensazione viene inoltre raggiunto attraverso la consegna di attestati nazionali e internazionali.

Un articolo supplementare (art. 11a) definisce il processo di ammissione attualmente previsto per gli organismi di convalida e di controllo (OCC). Negli articoli 6 e 9 vengono aggiunti i sopralluoghi dei singoli progetti da parte degli OCC nell'ambito della convalida e del controllo. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) viene informato in merito ai sopralluoghi e vi può prendere parte.

Per quanto concerne i progetti per i quali vengono rilasciati attestati all'estero o in Svizzera, intervengono le modifiche seguenti: l'allegato 2a riguardante i progetti all'estero viene riveduto in alcuni punti per tenere conto della realtà dei progetti relativi ai gas di discarica. L'allegato 3 concernente i progetti in Svizzera è strutturato in modo più flessibile per i progetti o i programmi relativi all'utilizzo dell'idrogeno o del carbone vegetale. Diversamente dall'avamprogetto, nei progetti di compensazione è possibile continuare a utilizzare prodotti refrigeranti fluorurati, considerate le difficoltà esistenti in alcuni casi durante l'installazione di pompe di calore con prodotti refrigeranti naturali e la necessità di portare avanti la transizione energetica.

Infine, l'allegato 3a concernente i requisiti per il calcolo relativo alle reti di riscaldamento a distanza viene riformulato per ampliarne il campo d'applicazione. Da un lato, nel campo d'applicazione di questo allegato rientra ora un maggior numero di tipi di reti di riscaldamento a distanza (sostituzione di caldaia, ampliamento o densificazione o una combinazione di entrambi); dall'altro, le equazioni per il calcolo delle emissioni di riferimento vengono precisate.

2.2 Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO₂ di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri

A partire dal 1° gennaio 2024 l'UFE rileva dall'USTRA le competenze residue che, in senso stretto, sono correlate con l'esecuzione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂, ivi compresi il calcolo, la disposizione e la fatturazione di un'eventuale sanzione sul CO₂ ai piccoli importatori come pure la gestione della cessione di veicoli. Con la presente revisione degli articoli corrispondenti si crea la base legale per il passaggio delle competenze all'UFE.

Inoltre, il campo d'applicazione viene esteso ai veicoli immatricolati all'estero a partire dal 1° gennaio 2024 fino a un massimo di 12 mesi di età, tenendo ora conto anche del chilometraggio al fine di contrastare eventuali abusi.

Infine, occorre attuare diverse precisazioni di carattere formale e redazionale nonché ottimizzazioni sul piano amministrativo risultanti dal continuo passaggio dei processi di immatricolazione dei veicoli ai dati elettronici e dalle esperienze maturate nell'attuazione in corso.

2.3 Sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE)

Lo scambio di quote di emissioni per gestori di impianti e operatori di aeromobili prosegue. In applicazione degli ulteriori sviluppi in corso nell'UE, a partire dal 2024 verrà applicato, nel quadro del SSQE, un fattore di riduzione maggiore per il calcolo del Cap per gli aeromobili e verrà ridotta l'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito a operatori di aeromobili per gli anni 2024 e 2025. Questo comporta l'adeguamento dell'allegato 15.

Inoltre, il campo d'applicazione viene esteso ai voli diretti in regioni ultraperiferiche (Canarie, Madeira, Azzorre, Saint-Martin, Riunione, Mayotte, Martinica, Guyana francese e Guadalupa). Gli operatori di aeromobili che volano in queste regioni ricevono inoltre l'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito se segnalano all'UFAM i dati concernenti le tonnellate-chilometro relative al 2018.

Per i gestori di impianti aderenti al SSQE si hanno solo lievi precisazioni riguardanti il calcolo dell'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito secondo il parametro di riferimento relativo ai combustibili e il parametro di riferimento per le emissioni di processo. D'ora in avanti, per la presentazione della domanda di adeguamento dell'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito vale la scadenza del 31 marzo dell'anno successivo. Il termine per la consegna di diritti di emissione viene rinviato per tutti i partecipanti al SSQE dal 30 aprile al 30 settembre.

2.4 Impatto climatico dei gas serra

I valori indicati nell'allegato 1 in riferimento all'impatto climatico dei gas serra vengono aggiornati in base alle linee guida dell'Accordo di Parigi. L'impatto climatico dei gas serra viene verificato periodicamente nell'ambito dei lavori dell'IPCC. I valori aggiornati vengono ripresi dal quinto rapporto di valutazione dell'IPCC³. La modifica concernente l'impatto climatico del metano comporta anche una modifica nell'allegato 3b.

³ Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

3 Rapporto con il diritto internazionale

L'ordinanza proposta è compatibile con gli obblighi internazionali della Svizzera, segnatamente con l'Accordo di Parigi. Con le modifiche previste per il SSQE nel settore della navigazione aerea la Svizzera adempie i propri impegni previsti dall'Accordo tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea sul collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra⁴. Nel settore della navigazione aerea, secondo l'Accordo la Svizzera è tenuta a riflettere la normativa UE.

⁴ RS 0.814.011.268

4 Commento alle singole disposizioni

Art. 5b cpv. 3

Nel capoverso 3 viene eliminato il rimando all'organismo di controllo, dal momento che l'organismo di controllo rilascia una raccomandazione già nell'ambito della valutazione annuale della quantificazione ai sensi dell'articolo 9 capoverso 6.

Art. 6 cpv. 5

Come finora, il contenuto del progetto o del programma relativo alla garanzia della qualità deve essere esaminato (convalida) da un organismo di convalida ammesso dall'UFAM, prima di poter presentare all'UFAM la richiesta di rilascio di attestati.

Nell'ambito della convalida, l'organismo effettua sopralluoghi, se opportuno. L'organismo di convalida comunica alla persona richiedente e all'UFAM quando intende effettuare questi sopralluoghi (cpv. 5), ai quali l'UFAM può prendere parte senza preavviso. Di conseguenza, l'organismo di convalida inoltra tutte le informazioni necessarie per la partecipazione dell'UFAM. Durante l'organizzazione e lo svolgimento dei sopralluoghi tiene conto delle procedure operative nel luogo in cui si svolge il progetto. Questa possibilità di partecipare ai sopralluoghi effettuati dall'organismo di convalida consente uno scambio più intenso tra i diversi attori (richiedente, sviluppatore del progetto e organismo di convalida), una maggiore rapidità nel rispondere alle domande e una vigilanza più efficace sugli organismi di convalida da parte dell'UFAM. Questa prassi è in vigore già oggi e deve essere integrata esplicitamente nell'ordinanza attraverso la modifica della disposizione.

Art. 9 cpv. 3^{bis}

Come finora, la persona richiedente raccoglie i dati necessari e li riporta in un rapporto di monitoraggio, che continuerà a essere esaminato, a spese dei richiedenti, da un organismo di controllo indipendente (controllo).

Nell'ambito del controllo l'organismo effettua sopralluoghi, che vengono annunciati per tempo sia alla persona richiedente che all'UFAM. L'UFAM può prendervi parte senza preavviso (cpv. 3^{bis}). Di conseguenza, l'organismo di controllo inoltra all'UFAM tutte le informazioni necessarie per la sua partecipazione. Durante l'organizzazione e lo svolgimento dei sopralluoghi tiene conto delle procedure operative nel luogo in cui si svolge il progetto. La possibilità di partecipare ai sopralluoghi effettuati dall'organismo di controllo consente uno scambio più intenso tra i diversi attori (richiedente, sviluppatore del progetto e organismo di controllo), oltre a favorire una vigilanza più efficace sugli organismi di controllo. Questa prassi è in vigore già oggi e deve essere integrata esplicitamente nell'ordinanza attraverso la modifica della disposizione.

Art. 11a Organismi di convalida e di controllo

Il nuovo articolo 11a sancisce a livello di ordinanza il processo di ammissione attualmente già esistente e in corso di esecuzione per gli organismi di convalida e di controllo (OCC). Un OCC deve quindi richiedere l'ammissione all'UFAM (cpv. 1). Gli organismi interessati a un'attività di convalida e controllo compilano il modulo dell'UFAM per presentare richiesta di ammissione, mettendogli a disposizione le informazioni e i documenti richiesti. Per la convalida e il controllo delle compensazioni all'estero è prevista la possibilità di costituire consorzi di specialisti locali e responsabili della qualità internazionali.

L'OCC è ammesso se soddisfa i requisiti secondo il capoverso 1 lettere a-c. In particolare, l'organismo di convalida e di controllo attesta la competenza professionale illustrando in modo verificabile le conoscenze e le qualifiche (cpv. 1 lett. a), inclusa in particolare la conoscenza delle disposizioni pertinenti e delle comunicazioni d'esecuzione, le cui innovazioni vengono rese note nella newsletter «Compensazione delle emissioni di CO₂» dell'UFAM. In relazione a progetti e programmi all'estero devono essere attestate anche conoscenze del contesto locale.

Inoltre, l'OCC deve disporre di un processo per la garanzia di qualità (cpv. 1 lett. b). Ciò significa che ogni OCC in quanto impresa deve avere nel proprio organico il seguente personale specializzato: almeno un referente tecnico, almeno una persona che si occupi del controllo qualità e un responsabile generale, tenendo presente che la stessa persona può svolgere diverse funzioni. La persona che si occupa del controllo qualità e il responsabile generale devono essere assunte a tempo indeterminato. Gli specialisti potranno lavorare per l'organismo anche con un mandato esterno. Salvo per aiutanti subalterni, l'OCC si impegna a impiegare per la convalida e la verifica unicamente gli specialisti indicati nella domanda di ammissione. Una persona può, in linea di principio, svolgere tutte e tre le funzioni di specialista, responsabile della qualità e responsabile generale per l'OCC. Per l'esame di un determinato progetto può tuttavia intervenire solo in qualità di specialista o di persona responsabile della qualità. Non è consentito assumere contemporaneamente le funzioni di specialista e di persona responsabile della qualità. È tuttavia possibile essere contemporaneamente specialista e responsabile generale. Lo stesso vale anche nel caso in cui una persona assuma le funzioni di responsabile della qualità e di responsabile generale. Un OCC sarà in ogni caso ammesso dall'UFAM solo se chiede l'ammissione di almeno due persone, delle quali almeno una abbia un posto di lavoro fisso presso l'OCC. Questa persona deve essere il responsabile generale e il responsabile della qualità.

Inoltre, l'OCC deve illustrare in modo verificabile l'indipendenza degli specialisti per ogni tipo di progetto (cpv. 1 lett. c).

L'UFAM verifica l'adempimento dei requisiti di ammissione e al termine comunica la decisione per iscritto. In caso di decisione positiva, l'UFAM inserisce l'organismo nell'elenco pubblicato degli OCC ammessi. Gli OCC ammessi già prima del 1° novembre 2023 non devono seguire una nuova procedura di ammissione, sempreché i loro dati non siano modificati. Un OCC ammesso comunica all'UFAM, immediatamente e di propria iniziativa, tutte le modifiche (ad es. uscita di uno specialista notificato) concernenti l'ammissione. In caso di modifiche si deve nuovamente attestare che i requisiti tecnici e personali continuano a essere soddisfatti.

L'UFAM verifica regolarmente i requisiti esaminando la qualità dei rapporti presentati. Qualora dovessero emergere segnali indicanti che i requisiti relativi all'ammissione, ad esempio le competenze tecniche, non sono più adempiuti, l'UFAM può ordinare provvedimenti per colmare le lacune (cpv. 2). L'OCC è tenuto a fornire all'UFAM le informazioni richieste e a collaborare alla definizione dei provvedimenti vincolanti per l'organismo. Se i provvedimenti continuano a non essere soddisfatti e i provvedimenti definiti non vengono attuati, l'UFAM può revocare l'ammissione.

Art. 17 Importatore

Le prescrizioni relative alle emissioni di CO₂ per i veicoli si applicano alla procedura di ammissione dei veicoli alla circolazione in Svizzera (messa in circolazione) (art. 10 ss. legge sul CO₂, messaggio concernente l'iniziativa popolare «Per veicoli a misura d'uomo» e a una modifica della legge sul CO₂, FF 2010 888). Di conseguenza, il destinatario delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂ o il debitore della sanzione sul CO₂ – importatore (o costruttore) – è determinato in occasione della messa in circolazione del veicolo. Dall'introduzione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂, in fase di esecuzione è determinante il codice di titolare dell'approvazione del tipo utilizzato al momento della messa in circolazione. In tale occasione la persona associata al codice era stata considerata importatore del veicolo ai sensi delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂. A seguito della digitalizzazione dell'immatricolazione

dei veicoli e della conseguente sostituzione dell'approvazione del tipo con il certificato elettronico di conformità ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/858⁵ (*Certificate of Conformity*, COC), il codice di titolare dell'approvazione del tipo finora determinante per la designazione dell'importatore sarà gradualmente sostituito.

Il capoverso 1 riprende ampiamente il precedente capoverso 2 lettera c e stabilisce che, in caso di certificazione, è considerato importatore del veicolo chi fa certificare il veicolo dall'UFE prima della messa in circolazione. L'elaborazione delle certificazioni compete ora all'UFE e non più all'USTRA.

Con la sostituzione del codice di titolare dell'approvazione del tipo, il capoverso 2 dell'articolo 17 stabilisce ora, in termini generali, che è considerato importatore del veicolo la persona che intraprende le operazioni necessarie per la messa in circolazione del veicolo, ossia l'iscrizione nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) di cui all'articolo 89a della legge sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01), o che registra o fa registrare il veicolo a proprio nome nel SIAC, e che quindi ivi figura come importatore. Con questa nuova formulazione più generica, la disposizione resta valida anche in caso di eventuali modifiche future che dovessero intervenire durante il processo di ammissione. Il nuovo capoverso 2 riprende a livello di contenuto le precedenti lettere a e b del capoverso 2. All'atto pratico succede spesso che l'importatore attribuisce a un fornitore di servizi o a un terzo (p. es. uno spedizioniere) l'incarico di registrare il veicolo nel SIAC. È evidente che, in tal caso, non sarà considerato importatore lo spedizioniere che esegue concretamente questa operazione, bensì la persona che affida l'incarico di far registrare il veicolo nel SIAC.

Il capoverso 3 riguarda i casi eccezionali: nel quadro della precedente esecuzione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂ è capitato in casi sporadici che veicoli che rientravano nel campo d'applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂ siano stati messi in circolazione senza essere stati certificati oppure che, in un secondo momento, non fosse più possibile risalire nel SIAC alla persona che aveva predisposto la messa in circolazione del veicolo. Per poter associare anche questi veicoli a un importatore ai fini dell'esecuzione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂, in questo caso è considerato importatore chi ha dichiarato il veicolo all'ufficio doganale.

Il precedente capoverso 1 non conteneva alcun valore aggiunto rispetto alla legge e per questo viene abrogato in fase di revisione.

Art. 17a cpv. 2

La direttiva 2007/46/CE menzionata nella disposizione vigente è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858, a sua volta ivi menzionato. Poiché il riferimento al regolamento riguarda ora tutti i casi, il rimando a detta direttiva è soppresso. In seguito alla revisione totale dell'articolo 17, il regolamento (UE) 2018/858 compare inoltre ora per la prima volta nell'articolo 17a capoverso 2; per questo motivo la corrispondente nota a piè di pagina viene modificata.

Art. 17b cpv. 2

La direttiva 2007/46/CE menzionata nella disposizione vigente è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858, a sua volta ivi menzionato. Poiché il riferimento al regolamento riguarda ora tutti i casi, il rimando a detta direttiva è soppresso. Inoltre, a seguito della revisione totale dell'articolo 17, il regolamento compare ora per la prima volta nell'articolo 17a capoverso 2, motivo per cui la corrispondente nota a piè di pagina è stata modificata.

⁵ Regolamento (UE) 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 14.6.2018, pag. 1.

Art. 17c cpv. 2

La direttiva 2007/46/CE menzionata nella disposizione vigente è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858, a sua volta ivi menzionato. Poiché il riferimento al regolamento riguarda ora tutti i casi, il rimando a detta direttiva è soppresso. Inoltre, a seguito della revisione totale dell'articolo 17, il regolamento compare ora per la prima volta nell'articolo 17a capoverso 2, motivo per cui la corrispondente nota a piè di pagina è stata modificata.

Art. 17d cpv. 3 e 4

Secondo le disposizioni attuali, i veicoli che sono stati immatricolati all'estero più di sei mesi prima della dichiarazione doganale non rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂. In passato l'attesa per il termine di questo periodo è andata via via intensificandosi. Per contrastare questi potenziali abusi, la scadenza viene modificata e viene aggiunto un criterio basato sul chilometraggio (cpv. 3 lett. a e b). In tal modo, d'ora in avanti i veicoli che sono stati immatricolati all'estero tra sei e 12 mesi prima della dichiarazione doganale rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO₂, ma solo se hanno un chilometraggio inferiore a 5000 chilometri al momento della dichiarazione doganale (cpv. 3 lett. b n. 1). A volte il chilometraggio di un veicolo viene rilevato solo al momento della prima ammissione alla circolazione; pertanto, in questi casi, per il chilometraggio si farà riferimento a questo momento (cpv. 3 lett. b n. 2). Di regola, il chilometraggio al momento della prima ammissione alla circolazione corrisponde a quello della data della dichiarazione doganale. L'UFE controlla la data dell'immatricolazione all'estero e il chilometraggio in modo idoneo. A tal fine può eseguire controlli a campione. Il regolamento (UE) 2019/631⁶ prescrive una scadenza analoga di tre mesi, che viene qui estesa in considerazione del fatto che il mercato svizzero è incentrato sulle importazioni ed è caratterizzato da un forte potere d'acquisto.

A seguito di questo ampliamento del campo d'applicazione per i veicoli con una prima ammissione alla circolazione estera, il capoverso 4 vigente viene abrogato.

Art. 17e Anno di riferimento

Questo articolo viene precisato a livello redazionale. L'anno di riferimento indica l'anno in cui viene esaminato il raggiungimento dell'obiettivo individuale. La verifica del rispetto dell'obiettivo può invece essere svolta anche nell'anno successivo.

Art. 18 cpv. 3

Nel capoverso 3 viene ora utilizzata l'abbreviazione UFE, già introdotta nell'articolo 17 capoverso 1.

Art. 22a cpv. 2

Ogni importatore (piccolo o grande) può convenire con un grande importatore che questi riprenda i suoi veicoli (cosiddetta «cessione»). In tal caso, finora l'importatore che cedeva il veicolo doveva notificare la cessione all'USTRA. Questa segnalazione viene ora fatta all'UFE e può essere effettuata sia dall'importatore che cede il veicolo sia dal grande importatore che riprende il veicolo.

Art. 23 Obblighi degli importatori

Nel capoverso 1 viene introdotta l'abbreviazione USTRA per Ufficio federale delle strade, poiché in questo atto compare qui per la prima volta.

Il capoverso 2 corrisponde a livello di contenuto al capoverso 1^{bis} vigente, ma è stato suddiviso in due lettere. Ora l'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV) compare inoltre per la prima volta nell'articolo 23 capoverso 2, attraverso l'inserimento di una

⁶ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ 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, pag. 13.

corrispondente nota a piè di pagina. Il riferimento alla direttiva 2007/46/CE, abrogata dal regolamento (UE) 2018/858, non è più necessario ed è stato pertanto soppresso. Dal momento che il regolamento (UE) 2018/858 compare ora per la prima volta nell'articolo 17a capoverso 2, anche il corrispondente rimando nella nota a piè di pagina è stato modificato.

Il capoverso 3, secondo cui l'UFE può esigere che il grande importatore presenti un duplicato o una copia del COC ai fini del controllo dei dati, corrisponde all'ultimo periodo del capoverso 1^{bis} vigente.

Il capoverso 4 riprende la prassi già in uso, secondo cui i piccoli importatori che intendono mettere in circolazione un veicolo devono richiedere la certificazione antecedentemente. La certificazione viene ora rilasciata dall'UFE. Il precedente capoverso 2 viene ora inserito nell'articolo 35 capoverso 1^{bis}.

Art. 25 cpv. 1

Per i veicoli con propulsione ibrido-elettrica plug-in non sono determinanti le emissioni di CO₂ combinate secondo il WLTP⁷, come per i veicoli con altri tipi di propulsione, bensì le emissioni di CO₂ combinate ponderate secondo il WLTP. La disposizione secondo il capoverso 1 viene adattata alla prassi vigente.

Art. 35 cpv. 1 e 1^{bis}

Se le emissioni di CO₂ di un veicolo di un piccolo importatore superano l'obiettivo individuale, la sanzione dovuta veniva finora ordinata dall'USTRA. Da ora in avanti sarà disposta dall'UFE (cpv. 1).

Come in passato, un piccolo importatore deve versare antecedentemente alla prima immatricolazione di un veicolo un'eventuale sanzione dovuta secondo l'articolo 13 della legge sul CO₂ (cpv. 1). Questa norma viene trasferita qui dall'attuale articolo 23 capoverso 2. Ora i piccoli importatori devono versare la sanzione all'UFE (e non più all'USTRA).

Art. 37 cpv. 1

La disposizione concernente il versamento dei proventi derivanti dalle sanzioni nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) viene regolamentata in modo più generico. Abrogando l'indicazione temporale, le autorità esecutive possono definire il processo in modo più efficiente e con tempi più flessibili.

Art. 46b cpv. 6

Viene precisato che la domanda di cui al capoverso 2 e la prova di cui al capoverso 3 devono essere presentate entro il 31 marzo contestualmente al rapporto di monitoraggio di cui all'articolo 52.

Art. 46e cpv. 1 e cpv. 3

I riferimenti all'allegato 15 sono modificati. Considerata la nuova versione dell'allegato 15, i dettagli per il calcolo della quantità massima disponibile di diritti di emissione si trovano ora al numero 1 dell'allegato 15. Per lo stesso motivo il calcolo della quota della riserva speciale si trova nel numero 2 dell'allegato 15.

Art. 46f cpv. 1 e cpv. 4

Nel capoverso 1 il riferimento all'allegato 15 è modificato. I dettagli per il calcolo dell'assegnazione a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili si trovano ora al numero 3 dell'allegato 15. Il capoverso 4 viene abrogato dal 1° gennaio 2024 poiché, a partire dal 2024, i diritti di emissione che non vengono assegnati a titolo gratuito verranno venduti all'asta (cfr. art. 48 cpv. 1).

⁷ WLTP (*Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure*) è una procedura di prova per il consumo di carburante e le emissioni di veicoli leggeri.

La gestione dei diritti di emissione degli anni 2020–2023 non assegnabili è regolamentata nelle disposizioni transitorie (art. 146y cpv. 2).

Art. 46g Ulteriore assegnazione a titolo gratuito nel caso di voli verso regioni ultraperiferiche
Questo nuovo articolo disciplina l'ulteriore assegnazione di titoli di emissione a titolo gratuito per i voli verso regioni ultraperiferiche. Le regioni ultraperiferiche sono riportate nell'allegato 13 numero 1a (cpv. 1). I dettagli per il calcolo si trovano al numero 4 dell'allegato 15. Gli operatori di aeromobili che vogliono ricevere un'ulteriore assegnazione a titolo gratuito provano all'UFAM entro il 31 agosto 2024 di aver effettuato voli in regioni ultraperiferiche nel 2018 (cpv. 2). Scegliendo il 2018 si assicura che, per il calcolo dell'assegnazione aggiuntiva a titolo gratuito, si utilizza come base lo stesso anno impiegato per l'assegnazione ai sensi dell'articolo 46f. La prova presentata dagli operatori di aeromobili deve comprendere i dati concernenti le tonnellate-chilometro di questi voli verificati a proprie spese (distanze percorse e carichi utili trasportati). L'organismo di controllo deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato 18 numero 4 (cpv. 3). Per la prova, gli operatori di aeromobili devono utilizzare il modello fornito dall'UFAM (cpv. 4). Questo processo per il rilevamento delle basi per l'ulteriore assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito è già assodato perché è stato utilizzato per la navigazione aerea in fase di introduzione del SSQE.

Art. 48 cpv. 1 e 1^{bis}

Ora non viene più venduto all'asta il 15 per cento dei diritti di emissione disponibili annualmente per gli aeromobili, bensì i diritti di emissione che non sono assegnati a titolo gratuito (cpv. 1). Il capoverso 1^{bis} viene modificato a livello redazionale di conseguenza.

Art. 55 cpv. 3

Il termine per la consegna di diritti di emissione viene rinviato per tutti i partecipanti al SSQE dal 30 aprile al 30 settembre.

Art. 91 cpv. 5

Le lettere b, c, d e g del capoverso 5 sono abrogate. Dalla revisione dell'ordinanza sul CO₂ entrata in vigore il 1° gennaio 2021, i progetti o i programmi condotti autonomamente non vengono più utilizzati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione. L'intero capoverso viene strutturato in modo diverso per motivi redazionali.

Art. 92 cpv. 4

Secondo l'articolo 28 della legge sul CO₂, a partire dal 2022, in caso di mancata compensazione, i certificati di riduzione delle emissioni non possono più essere consegnati a titolo di sanzione. Per questo motivo i certificati di riduzione delle emissioni vengono soppressi dall'articolo 92 capoverso 4.

Art. 132 Indennizzo per le spese d'esecuzione

Nel preventivo 2023 sono previste entrate dalla tassa sul CO₂ pari a circa 1,086 miliardi di franchi. Sulla base delle stime delle entrate derivanti da detta tassa per i prossimi anni, l'indennizzo per l'esecuzione deve ora passare all'1,85 per cento del totale di tali entrate. Ciò consente di coprire le attuali spese d'esecuzione, che al momento ammontano a circa 20,1 milioni di franchi (di cui 8,9 mio. per spese per beni e servizi e 11,2 mio. per spese per il personale).

Art. 134 cpv. 1 lett. a

L'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) mette a disposizione dell'USTRA e ora anche dell'UFE i dati sulle importazioni già presenti nei sistemi UDSC e rilevanti per l'esecuzione della legislazione in materia di CO₂. Si tratta in particolare della persona designata come importatore nella dichiarazione doganale (cfr. art. 17 cpv. 3 lett. c) e della data della dichiarazione doganale (cfr. art. 17d cpv. 3). Come in passato, l'USTRA trasmette all'UFE gli altri dati necessari all'esecuzione del capitolo 3.

Art. 135 lett. f nota a piè di pagina

La nota a piè di pagina viene aggiornata con il rimando alla versione attuale del regolamento (CE) n. 748/2009.

Art. 146x Veicoli già sdoganati

Per i veicoli la cui dichiarazione doganale in Svizzera è presentata entro il 31 dicembre 2023 si applica, fino al 31 dicembre 2024, l'articolo 17*d* capoverso 3 nella versione vigente. Ciò significa che nel 2024 questi veicoli non rientreranno nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ se sono stati messi in circolazione all'estero più di sei mesi prima della dichiarazione in dogana. La presente disposizione transitoria è quindi particolarmente importante per quei veicoli che sono stati immatricolati all'estero più di sei mesi, ma al massimo 12 mesi, prima della dichiarazione doganale e che hanno un chilometraggio inferiore a 5000 chilometri. Questi veicoli rientrano ora nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (art. 17*d* cpv. 3), ma sulla base della presente disposizione la norma corrispondente si applicherà solo a partire dal 2025.

Art. 146y Diritti di emissione per operatori di aeromobili

Fintanto che nella riserva speciale di cui all'allegato IB dell'accordo SSQE è presente un numero sufficiente di diritti di emissione, a partire dal 2024 l'UFAM non trattiene diritti di emissione per operatori di aeromobili nuovi o in forte crescita (cpv. 1). Attualmente la riserva speciale dispone di circa 100 000 diritti di emissione, corrispondenti al 10 per cento della quantità disponibile per l'assegnazione a titolo gratuito per il 2023. In seguito alla pandemia da COVID-19, il trasporto aereo non ha ancora raggiunto i livelli del 2018, anno che viene considerato la base per il calcolo dell'assegnazione. Non essendoci dal 2020 operatori nuovi o in forte crescita, nella riserva speciale è attualmente presente un numero sufficiente di diritti di emissione (cpv. 1).

La disposizione del precedente articolo 46*f* capoverso 4, secondo cui i diritti di emissione degli anni 2020–2023 che non possono essere assegnati a titolo gratuito sono cancellati, viene ripresa in questa disposizione transitoria (cpv. 2). A partire dal 2024 i diritti di emissione che non possono essere assegnati a titolo gratuito saranno venduti all'asta secondo l'articolo 48 capoverso 1.

4.1 Allegati**Allegato 1: Effetto riscaldante dei gas serra sul clima in CO₂eq**

I vari gas serra determinano un riscaldamento di diversa intensità. I gas vengono ponderati in base al loro impatto climatico ed espressi in cosiddetti CO₂ equivalenti (CO₂eq) come multiplo dell'impatto climatico del CO₂. I valori vengono periodicamente sottoposti a verifica scientifica. Nell'ambito dell'Accordo di Parigi, le Parti hanno concordato di utilizzare i valori relativi all'impatto climatico secondo il quinto rapporto di valutazione dell'IPCC^{8,9}. I valori indicati nell'allegato 1 vengono aggiornati di conseguenza.

Allegato 2a: Riduzioni delle emissioni o aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio all'estero per le quali non sono rilasciati attestati

Nell'allegato 2a dell'ordinanza sul CO₂ sono indicati i progetti o programmi di riduzione delle emissioni o di aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio per i quali non sono rilasciati attestati internazionali.

⁸ Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

⁹ Modalities, procedures and guidelines for the transparency framework for action and support referred to in Article 13 of the Paris Agreement, Decision 18/CMA.1, Art. 37. Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions.

L'allegato viene ora diviso nei numeri 1 e 2. Il numero 1 include le precedenti lettere a–l, precisando la lettera a. Non vengono rilasciati attestati per progetti e programmi le cui riduzioni delle emissioni si basano su investimenti nell'utilizzo di combustibili o carburanti fossili per la produzione di energia o l'estrazione di vettori energetici fossili, in quanto non sono compatibili né con l'obiettivo a lungo termine dell'Accordo di Parigi, né con l'orientamento della politica energetica generale della Svizzera. Tuttavia, in futuro sarà espressamente possibile consentire investimenti per il miglioramento dell'efficienza energetica negli edifici e nell'industria (p. es. la sostituzione di finestre o l'isolamento di facciate) senza investimenti in riscaldamenti come progetti di compensazione.

Il nuovo numero 2 si riferisce ai progetti o programmi relativi ai gas di discarica secondo la lettera e del numero 1. La precisazione ha lo scopo di riflettere meglio la realtà di tali progetti. Durante l'allestimento di progetti relativi a gas di discarica si eseguono generalmente «prove di trivellazione» della durata di due–tre anni, durante i quali si verifica l'idoneità della discarica per il successivo utilizzo energetico del gas di discarica. Gran parte delle emissioni di gas serra avviene sotto forma di grisou durante queste prove di trivellazione. La combustione del grisou è semplice da quantificare e molto conveniente da realizzare (p. es. con torce a metano). Ulteriori investimenti, come quelli necessari per l'utilizzo energetico del gas di discarica, vengono decisi sulla base dei risultati ottenuti durante il periodo di prova. D'ora in avanti, il 45 per cento delle riduzioni delle emissioni realizzate in questo arco di tempo può essere attestato senza utilizzo energetico¹⁰. Solo dopo la messa in esercizio dell'utilizzo energetico viene attestato il restante 55 per cento delle riduzioni delle emissioni.

Allegato 3: Riduzioni delle emissioni o aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera per le quali non sono rilasciati attestati

Nell'allegato 3 dell'ordinanza sul CO₂ sono indicati i progetti o programmi di riduzione delle emissioni o di aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio per i quali non sono rilasciati attestati nazionali.

La lettera e viene attenuata per consentire l'impiego di idrogeno proveniente da biomassa o altri vettori energetici rinnovabili, a prescindere dalla tecnologia utilizzata come progetto di compensazione, a condizione che siano soddisfatti requisiti equivalenti a quelli di cui all'articolo 12b della legge del 21 giugno 1996¹¹ sull'imposizione degli oli minerali e le corrispondenti disposizioni esecutive.

È inoltre consentito l'impiego di carbone vegetale come materiale da costruzione (lett. h n. 2). Qualora si debba utilizzare come concime carbone vegetale precedentemente impiegato come materiale da costruzione, dovranno essere soddisfatte le esigenze previste per i concimi nell'ordinanza del 10 gennaio 2001¹² sui concimi (lett. h n. 1).

Allegato 3a: Requisiti per il calcolo delle riduzioni delle emissioni e il piano di monitoraggio per progetti e programmi connessi a reti di riscaldamento a distanza

L'allegato 3a continua a valere sia per i progetti che per i progetti contenuti in un programma. L'allegato 3a numero 1 viene ampliato in modo da far rientrare nel suo campo d'applicazione un maggior numero di tipi di reti di riscaldamento a distanza: la costruzione di una nuova rete di riscaldamento a distanza con una o più fonti di calore a bilancio neutro di CO₂ (lett. a), l'ampliamento o la densificazione di una rete di riscaldamento a distanza esistente, con fonti di calore prevalentemente a bilancio neutro di CO₂ (lett. b) e la sostituzione o l'aggiunta di una

¹⁰ Secondo lo UNEP Copenaghen Climate Center e la relativa valutazione della CDM Pipeline, il 45 % (stato novembre 2022) dei progetti approvati con metodologia «Landfill Power» ha un potenziale di emissione di attestati internazionali ai sensi dell'art. 6 dell'Accordo di Parigi. CDM Pipeline consultabile all'indirizzo: <https://unepccc.org/cdm-ji-pipeline/>.

¹¹ RS **641.61**

¹² RS **916.171**

o più fonti di calore fossili centralizzate in una rete di riscaldamento a distanza esistente con una o più fonti di calore prevalentemente a bilancio neutro di CO₂ (lett. c). Naturalmente è possibile e rientra nel campo d'applicazione anche la combinazione di queste diverse possibilità (ad es. sostituzione della fonte di calore fossile di una rete di riscaldamento a distanza esistente con una fonte di calore a bilancio neutro di CO₂ di maggiore capacità e, di conseguenza, ampliamento della rete di riscaldamento a distanza esistente). Come finora, nella descrizione del progetto o del programma devono essere illustrati almeno due plausibili scenari alternativi al progetto o al programma. La novità è che i due scenari devono essere dimensionati al massimo per 20 anni (n. 3.3). Inoltre, vengono precisati diversi termini relativi ai requisiti per il calcolo delle riduzioni delle emissioni. I doppi conteggi con il SSQE vengono evitati considerando i diritti di emissione assegnati (o rilasciati) nel calcolo delle emissioni di riferimento secondo il numero 3.4 equazione 1 (e anche nel calcolo delle emissioni annuali del progetto (n. 3.5 equazione 1). Al fine di semplificare l'allegato 3a e l'esecuzione, i requisiti minimi della remunerazione per l'immissione in rete a copertura dei costi (RIC) devono ora essere considerati direttamente nel fattore di emissione forfettario della rete di riscaldamento a distanza (FE_{WV}). Nel calcolo delle emissioni di riferimento di nuovi utilizzatori viene così introdotta una deduzione media per tutti i progetti di compensazione rientranti nel campo d'applicazione dell'allegato 3a, analogamente a quanto avviene già con l'incentivazione dell'allacciamento tramite il Programma Edifici. Il fattore di emissione forfettario (FE_{nuovo} = 0,211 t CO₂eq / MWh) della rete di riscaldamento a distanza è quindi inferiore a prima, ma resta pur sempre maggiore di quello del gas naturale. La riduzione è considerata proporzionale. Come in passato, l'equazione 2 del numero 3.4 deve sempre essere applicata alle emissioni di riferimento di nuovi utilizzatori di calore se, dopo l'inizio della realizzazione di cui all'articolo 5 capoverso 3, gli utilizzatori vengono connessi a una rete di riscaldamento a distanza nuova o esistente. In linea con l'ampliamento del campo di applicazione dell'allegato 3a, l'equazione 3 al numero 3.4 consente ora di tenere conto di più fonti energetiche fossili o di una combinazione di combustibili fossili e a bilancio neutro di CO₂. A tal fine sono definiti fattori di emissione conservativi forfettari della rete di riscaldamento a distanza esistente (FE_{in corso}). Se un progetto prevede solo la sostituzione di fonti di calore fossili, si deve utilizzare il fattore di emissione in funzione del combustibile sostituito (gas naturale, olio da riscaldamento o gas naturale e olio da riscaldamento). Se il progetto prevede la sostituzione di fonti di calore fossili e rinnovabili, si applica un fattore di emissione inferiore del 50 per cento rispetto al gas naturale. In tal modo, le reti di riscaldamento a distanza composte per lo più da energie rinnovabili sono incentivate a diventare completamente rinnovabili.

Allegato 3b: Requisiti per il calcolo della riduzione di metano e il piano di monitoraggio per progetti e programmi riguardanti il gas di discarica

L'allegato 3b viene corretto precisando che, secondo le raccomandazioni dell'IPCC¹³, è determinante il GWP (Global Warming Potential) non corretto del metano ai sensi dell'allegato 1 dell'ordinanza sul CO₂ e non un GWP corretto. La versione italiana contiene inoltre modifiche redazionali.

Allegato 4a: Calcolo dell'obiettivo di emissione individuale

Il numero 2 dell'allegato 4a include ora i valori medi del peso a vuoto per il calcolo degli obiettivi individuali per l'anno di riferimento 2024.

¹³ Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

Allegato 5: Importi delle sanzioni in caso di superamento dell'obiettivo individuale (art. 13 cpv. 1 della legge sul CO₂)

Il numero 3 dell'allegato 5 include ora gli importi delle sanzioni per l'anno di riferimento 2024.

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

Al numero 1.3 vengono precisate le normative attuali riguardanti il calcolo dell'assegnazione a titolo gratuito secondo il parametro di riferimento relativo ai combustibili per il calore non misurabile, in sintonia con le prescrizioni dell'UE di cui si è tenuto conto ai sensi dell'articolo 46. Il numero 1.4 viene precisato specificando che l'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito secondo il parametro di riferimento basato sulle emissioni di processo è consentita solo per le emissioni di gas serra direttamente o indirettamente risultanti da un processo di produzione, a condizione che non sia applicabile alcuno dei parametri di riferimento secondo i numeri 1.1–1.3. Per le emissioni derivanti dallo smaltimento di rifiuti speciali in impianti di incenerimento di rifiuti speciali che svolgono compiti di smaltimento, l'assegnazione a titolo gratuito continua a essere calcolata in base al parametro di riferimento per le emissioni di processo e al parametro di riferimento relativo ai combustibili per la combustione di supporto, come espressamente stabilito al numero 1.8.

Allegato 13: Operatori di aeromobili con obbligo di partecipazione al SSQE

Al numero 1 lettera b si precisa che i voli verso gli Stati membri dello SEE includono anche quelli verso regioni ultraperiferiche. Al numero 1a sono elencate le regioni ultraperiferiche. Il numero 2 lettera l viene abrogato, poiché i voli nelle regioni ultraperiferiche non sono più esclusi dal SSQE.

Allegato 15: Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili

L'allegato 15 viene riformulato con la descrizione del calcolo della quantità massima disponibile di diritti di emissione e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili fino al 2025.

Al numero 1.1 vengono indicati i valori del parametro di riferimento (PR) da utilizzare per i calcoli sopramenzionati. Per gli anni dal 2020 al 2023 il PR (PR₂₀₂₀) è pari a circa 0,642 diritti di emissione per 1000 tonnellate-chilometro. Analogamente alla normativa prevista nel SSQE dell'UE, per gli anni 2024 e 2025 l'assegnazione a titolo gratuito viene ridotta rispettivamente del 25 e del 50 per cento. Questa modifica viene attuata modificando di conseguenza il PR per gli anni 2024 (PR₂₀₂₄) e 2025 (PR₂₀₂₅).

Al numero 1.2.1 viene illustrato come calcolare la quantità massima di diritti di emissione disponibili per aeromobili («Cap per la navigazione aerea», di seguito denominato «Cap») per il 2020. Il punto di partenza è la somma dei dati per tonnellate-chilometro segnalati dai singoli operatori di aeromobili per il 2018 (senza voli nelle regioni ultraperiferiche). La somma di tonnellate-chilometro viene moltiplicata per il PR₂₀₂₀. La quantità di diritti di emissione risultanti corrisponde all'82 per cento del Cap. La quantità stimata al 100 per cento di diritti di emissione disponibili per gli aeromobili corrisponde quindi alla quantità massima disponibile nel 2020 (Cap₂₀₂₀).

Al numero 1.2.2 viene illustrato come calcolare dal Cap₂₀₂₀ la quantità massima di diritti di emissione disponibili all'anno per gli anni dal 2021 al 2023 (Cap₂₀₂₁, Cap₂₀₂₂, Cap₂₀₂₃). Si applica sempre un fattore di riduzione lineare del 2,2 per cento rispetto al 2020.

Al numero 1.2.3 è riportato come calcolare il Cap per il 2024 e il 2025. In sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, il Cap viene fissato in base alle quantità disponibili per l'assegnazione a titolo gratuito e la vendita all'asta (Cap consolidato) e incrementato dei diritti di emissione derivanti considerando i voli nelle regioni ultraperiferiche (Cap virtuale). Il Cap₂₀₂₀ consolidato è pari al 97 per cento del Cap₂₀₂₀, poiché la percentuale disponibile per l'assegnazione a titolo gratuito e la vendita all'asta è pari al 97 per cento. Il Cap₂₀₂₃ consolidato viene calcolato per analogia applicando il fattore di riduzione lineare annuale ($1^{\circ}-3^{\circ} \times 2,2\% = 0,934$). Il Cap₂₀₂₀ virtuale viene calcolato partendo dai dati delle tonnellate-chilometro relative ai voli in regioni ultraperiferiche (RUP) del 2018 e dal parametro di riferimento applicabile (PR₂₀₂₀) (Cap(RUP)₂₀₂₀ virtuale), considerando solo le quantità disponibili per l'assegnazione a titolo gratuito e la vendita all'asta (fattore 0,97). Per il Cap virtuale del 2023 (Cap(RUP)₂₀₂₃ virtuale) si applica nuovamente il fattore di riduzione lineare (0,934) sopra descritto.

Il Cap per gli anni 2024 e 2025 risulta quindi dalla somma del Cap consolidato e del Cap virtuale del 2023, ridotti rispettivamente del nuovo fattore di riduzione lineare annuale del 4,3 per cento (rispetto al 2020) valido a partire dal 2024.

Il numero 2 descrive l'utilizzo del Cap per gli anni dal 2020 al 2023: l'82 per cento è disponibile per l'assegnazione a titolo gratuito, il 15 per cento viene ritenuto per la vendita all'asta e il 3 per cento per operatori di aeromobili nuovi e in forte crescita.

I numeri da 3.1 a 3.4 descrivono la modalità di calcolo dell'assegnazione a titolo gratuito ai singoli operatori di aeromobili, senza tenere conto di eventuali voli in regioni ultraperiferiche. Il punto di partenza sono i dati relativi alle tonnellate-chilometro segnalati da ogni operatore di aeromobili per il 2018. Applicando il parametro di riferimento determinante e il fattore di riduzione lineare annuale si ottiene in tal modo la quantità di diritti di emissione che viene assegnata a titolo gratuito a ogni operatore di aeromobile.

Analogamente, ai numeri 4.1 e 4.2 viene descritta la modalità di calcolo dell'ulteriore assegnazione a titolo gratuito risultante da eventuali voli in regioni ultraperiferiche. Il punto di partenza sono i dati sulle tonnellate-chilometro relative ai voli in queste regioni nel 2018, che un operatore può dimostrare all'UFAM entro il 31 agosto 2024 (cfr. art. 46g). Applicando il parametro di riferimento determinante e il fattore di riduzione lineare annuale si ottiene in tal modo la quantità di ulteriori diritti di emissione che viene assegnata a titolo gratuito a ogni operatore di aeromobile.

Allegato 16: Requisiti relativi al piano di monitoraggio

Al numero 3.2 si precisa che il fattore di emissione per il cherosene è ora pari a 3,16 t CO₂ per ogni tonnellata di combustibile.

5 Ripercussioni

5.1 Ripercussioni per la Confederazione

Con le modifiche proposte per l'obbligo di compensazione e le prescrizioni relative alle emissioni si perfezionano gli strumenti sulla base delle esperienze maturate nell'esecuzione. Le modifiche semplificano l'esecuzione. Nel caso dell'obbligo di compensazione, i calcoli per i progetti con reti di riscaldamento a distanza risultano semplificati e il loro campo d'applicazione è ampliato. In questo modo, i calcoli saranno più semplici e diminuirà il numero di progetti con reti di riscaldamento a distanza che dovranno ricorrere a «calcoli per singoli casi». Nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni, il trasferimento delle competenze rimanenti dell'USTRA all'UFE comporta un minor onere di coordinamento amministrativo interno. Gli adeguamenti nel settore dei veicoli usati potrebbero inoltre essere all'origine di sanzioni leggermente più elevate in caso di superamento dei valori obiettivo del parco veicoli.

La riduzione dell'assegnazione a titolo gratuito a operatori di aeromobili secondo il SSQE comporta maggiori entrate per la Confederazione a seguito dell'aumento della quantità messa all'asta, che passerà da circa 180 000 diritti di emissione nel 2023 a circa 400 000 nel 2024 e circa 650 000 nel 2025. Le maggiori entrate che ne deriveranno per la Confederazione dipendono in larga misura dai futuri prezzi d'asta. L'attuale prezzo d'asta nell'UE è pari a circa 85 euro per diritto di emissione (stato: luglio 2023). Sulla base di questo prezzo, la Confederazione beneficerebbe, rispetto al 2023, di entrate aggiuntive pari a poco meno di 19 milioni di franchi nel 2024 e a poco meno di 40 milioni di franchi nel 2025.

Con l'adattamento dell'articolo 132, l'indennizzo per le spese di esecuzione passa dagli attuali 15,7 milioni di franchi a 20,1 milioni di franchi. Ciò consentirà ancora una volta di coprire interamente le spese di esecuzione. Questi fondi supplementari provenienti dalle entrate derivanti dalla tassa sul CO₂ non sono quindi più disponibili per la redistribuzione.

5.2 Ripercussioni sull'ambiente

La standardizzazione della base di calcolo per le reti di riscaldamento a distanza favorisce la progettazione di una rete di riscaldamento a distanza come progetto di compensazione. Anche la flessibilizzazione per i progetti di utilizzo dell'idrogeno o del carbone vegetale può comportare un lieve aumento dei progetti di compensazione.

Modificando la gestione dei veicoli usati si ottiene una regolamentazione più rigorosa delle prescrizioni relative alle emissioni.

Nel quadro dell'ulteriore sviluppo del SSQE nel settore del traffico aereo in linea con il sistema dell'UE, il maggiore fattore di riduzione e il consolidamento del Cap comportano un'ulteriore riduzione del Cap di circa 60 000 t CO₂eq nel 2024 e di circa 90 000 t CO₂eq nel 2025.

5.3 Ripercussioni per l'economia

I requisiti posti agli organismi di convalida e di controllo ora definiti nell'ordinanza corrispondono alle esigenze attuali. L'integrazione nell'ordinanza non comporta alcun inasprimento delle esigenze, ma aumenta la certezza del diritto per gli organismi in questione.

Con i nuovi metodi di calcolo per le reti di riscaldamento a distanza definiti nell'allegato 3a vengono standardizzati i calcoli per i progetti con più fonti di calore. Questo semplifica l'esecuzione, ma soprattutto la preparazione della documentazione da parte delle persone richiedenti. Ciò vale anche in relazione all'ampliamento del campo d'applicazione di questo allegato.

La trasmissione delle competenze nell'ambito delle prescrizioni relative alle emissioni non comporta oneri aggiuntivi per gli importatori di veicoli. Data la modifica della definizione di prima messa in circolazione di veicoli usati, un numero maggiore di veicoli sarà assoggettato

ai valori obiettivo e questo potrà comportare costi amministrativi per la pianificazione del parco veicoli e il controlling da parte dell'impresa. Eventualmente, per il rispetto degli obiettivi alcune imprese dovranno adattare il parco dei veicoli venduti.

Come sopra descritto, sarà messa all'asta una quantità maggiore di diritti di emissione nel settore del traffico aereo. Questo comporta maggiori costi per gli operatori di aeromobili.