



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Département fédéral des finances DFF
Dipartimento federale delle finanze DFF
Departament federal da finanzas DFF

Rapporto concernente l'esito della consultazione

Incentivazione fiscale del gas naturale, del gas liquido e del biogas nonché di altri carburanti provenienti da materie prime rinnovabili

Modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali

Veduta d'insieme

L'obiettivo di diminuire le emissioni di CO₂ e l'inquinamento dell'aria nel traffico stradale mediante provvedimenti fiscali riscuote il consenso generale.

La riduzione dell'imposta sul gas naturale e su quello liquido di 40 centesimi al litro equivalente di benzina e l'esenzione fiscale per il biogas e altri carburanti provenienti da materie prime rinnovabili sono perlopiù approvate. Per quest'ultima viene in parte richiesta la comprova del bilancio ecologico globale.

Diverse richieste riguardano il genere dei carburanti provenienti da materie prime rinnovabili da esonerare dall'imposta, la compensazione delle perdite fiscali nonché questioni procedurali.

Tutti sono concordi nell'affermare che la modifica legislativa debba entrare in vigore il 1° gennaio 2007.

Elenco delle abbreviazioni

| | |
|-------------------|---|
| ACS | Automobil Club Svizzero |
| AEE | Agenzia per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica |
| ASIG | Associazione Svizzera dell'Industria del Gas |
| ASST | Accademia svizzera delle scienze tecniche |
| ASTAG | Associazione svizzera dei trasportatori stradali |
| ATA | Associazione Traffico e Ambiente |
| auto-schweiz | Associazione degli importatori svizzeri d'automobili |
| CAPTE | Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia |
| DATEC | Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni |
| DFF | Dipartimento federale delle finanze |
| e'mobile | Associazione svizzera dei veicoli stradali elettrici e efficienti |
| ECO SWISS | Organizzazione dell'economia per la protezione dell'ambiente |
| ETBE | Etil-terz-butil etere |
| FMH | Federazione dei medici svizzeri |
| FRS | Federazione svizzera del traffico stradale |
| FSE | Fondazione svizzera per l'energia |
| hôtellerie suisse | Società svizzera degli albergatori |
| MTBE | Metil-terz-butil etere |
| PLR | Partito liberale-radical svizzero |
| PLS | Partito liberale svizzero |
| PPD | Partito popolare democratico svizzero |
| PS svizzero | Partito socialista svizzero |
| SAB | Gruppo svizzero per le regioni di montagna |
| SBL | Associazione svizzera dei proprietari di draghe e barconi da carico |
| SIC Svizzera | Società svizzera degli impiegati di commercio |
| SSIGA | Società Svizzera dell'Industria del Gas e delle Acque |
| Swiss granum | Organizzazione settoriale svizzera dei cereali, dei semi oleosi e delle piante proteaginose |
| Swissmem | Industria meccanica, elettrotecnica e metallurgica svizzera |
| Swissoil | Associazione svizzera del commercio dei combustibili |
| TCS | Touring Club Svizzero |
| UDC | Unione democratica di centro |
| UP | Unione Petrolifera |
| USAM | Unione svizzera delle arti e mestieri |
| USC | Unione Svizzera dei Contadini |
| USIC | Unione Svizzera dei Carrozziere |
| USS | Unione sindacale svizzera |
| UTP | Unione dei trasporti pubblici |
| VSIG | Federazione svizzera degli importatori e del commercio all'ingrosso |

1 Situazione iniziale

La mozione CAPTE CN 02.3382 del 20 agosto 2002 trasmessa dal Parlamento incarica il Consiglio federale di avviare una modifica della legislazione relativa all'imposta sugli oli minerali. L'imposizione del gas naturale, del gas liquido e del biogas da impiegare come combustibile deve essere ridotta di almeno 40 centesimi per litro equivalente di benzina allo scopo di diminuire le emissioni di CO₂ e l'inquinamento dell'aria nel traffico stradale. Tale riduzione deve essere compensata mediante una maggiore imposizione della benzina, in modo che gli introiti complessivi provenienti dall'imposta sui carburanti restino costanti.

Poiché possono ridurre sensibilmente le emissioni di CO₂, i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili sono stati inclusi nei lavori di trasposizione della mozione.

La proposta in consultazione prevede una modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali (LIOM). I punti centrali per la trasposizione del provvedimento sono elencati qui appresso.

- L'aliquota d'imposta sul gas naturale e quello liquido è ridotta, conformemente alla mozione, di 40 centesimi al litro equivalente di benzina. I carburanti provenienti da materie prime rinnovabili sono esonerati dall'imposta.
- La riduzione è compensata con un aumento dell'imposta sulla benzina. Se le previsioni elaborate sulla base delle conoscenze odierne dovessero avverarsi, occorrerà attendersi un aumento dell'onere fiscale per la benzina da 1 a 2 centesimi al litro nel 2007 e di circa 6 centesimi al litro nel 2010.
- L'entrata in vigore della modifica è prevista per il 1° gennaio 2007.

È possibile diminuire in modo sostanziale le emissioni di CO₂ nel campo dei trasporti mediante una riduzione fiscale per i carburanti "puliti"; ciò rappresenta un importante contributo alla chiusura del divario nel raggiungimento dell'obiettivo secondo la legge sul CO₂.

2 Esecuzione della consultazione

Il 21 ottobre 2004 il Consiglio federale ha autorizzato il DFF ad avviare la procedura di consultazione per la modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali.

Essa si è svolta dal 21 ottobre 2004 al 21 gennaio 2005. 70 destinatari sono stati ufficialmente invitati ad esprimersi in merito.

Sono pervenute 102 prese di posizione, suddivise come segue nei diversi gruppi:

- | | |
|---|----|
| - cantoni | 24 |
| - partiti politici | 8 |
| - principali associazioni dell'economia | 6 |
| - diretti interessati | 64 |

I partecipanti alla consultazione sono desumibili dall'allegato 1.

3 Valutazione globale

La proposta in consultazione ha per principio riscosso il consenso degli interessati. L'incentivazione dei carburanti "puliti" è giudicata un provvedimento efficiente ed

efficace per diminuire le emissioni di CO₂ e di sostanze nocive per l'aria nel traffico stradale al fine di raggiungere gli obiettivi fissati in materia di riduzione del CO₂.

Soltanto due partecipanti alla consultazione (USS e hôtellerie suisse) non sono d'accordo con la promozione dei carburanti "puliti" mediante riduzioni fiscali. Essi temono che la modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali proposta sovraccaricherà l'agenda nel campo della protezione del clima. Si propone quindi di attendere dapprima l'esito della consultazione relativa alla legge sul CO₂.

Vari partecipanti chiedono un'introduzione più rapida possibile delle riduzioni fiscali sui carburanti "puliti". Essi invocano l'osservanza del termine del 1.1.2007 per l'entrata in vigore della revisione della legge sull'imposizione degli oli minerali.

4 Valutazione dei singoli punti

I punti commentati dai partecipanti alla consultazione riguardano essenzialmente:

- l'art. 12a (nuovo): agevolazione fiscale per il gas naturale e il gas liquido
- l'art. 12b cpv. 1: esenzione dall'imposta per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili
- l'art. 12b cpv. 2: lista dei prodotti
- l'art. 12b cpv. 3: comprova di un bilancio ecologico globale positivo
- l'art. 12c: neutralità dei proventi / compensazione delle perdite fiscali
- l'art. 20a: dichiarazione fiscale di miscele di carburanti
- la cifra III: limitazione temporale del provvedimento
- l'entrata in vigore del provvedimento
- le ripercussioni

Le opinioni, i suggerimenti e le richieste presentati dai partecipanti alla consultazione non vengono né ponderati né valutati. I particolari relativi alle singole prese di posizione sono desumibili dall'allegato 2.

Art. 12a (nuovo): agevolazione fiscale per il gas naturale e il gas liquido

L'agevolazione fiscale proposta per il gas naturale e quello liquido riscuote il consenso della maggior parte dei partecipanti alla consultazione. Tre di essi (canton GR, conferenza dei direttori cantonali delle finanze e FSE) sono tuttavia contrari ai privilegi fiscali per il gas naturale. Poiché il gas naturale è una materia prima fossile finita, l'importo dell'agevolazione fiscale (40 centesimi al litro equivalente di benzina) è da considerarsi troppo elevato. Secondo il canton GR la riduzione fiscale nella legge sull'imposizione degli oli minerali dovrebbe essere fissata al massimo a 40 centesimi al litro equivalente di benzina e non dovrebbe essere sfruttata completamente dal Consiglio federale. Dato che il vantaggio fiscale per il gas naturale e quello liquido è accentuato dalla compensazione delle perdite mediante l'aliquota d'imposta gravante la benzina, il canton GR raccomanda di abbinare la riduzione sui carburanti "puliti" e l'imposta effettiva sulla benzina. La FSE è del parere che anziché un'importante riduzione sul gas naturale, poco specifica, si dovrebbe introdurre uno sconto più esiguo (10 - 15 centesimi), completato con un sistema "Bonus – Malus" attraverso la tassa sul CO₂ e una forte differenziazione dei tributi d'importazione sugli autoveicoli.

Diversi partecipanti alla consultazione (SIC Svizzera, AEE, Biogasforum, Biomasse Schweiz, Kompogas, McDonald's Schweiz e Migros) temono che con la prevista agevolazione fiscale per il gas naturale il biogas sparirà dal mercato per motivi economici. Essi chiedono quindi che la legge associ la riduzione fiscale per il gas naturale impiegato come carburante alla presenza obbligatoria di una quota parte di biogas pari almeno al 10%.

Nelle sue prese di posizione l'economia del gas sottolinea che una differenziazione tra il gas naturale e il biogas verrebbe da essa interpretata come un voto di sfiducia in quanto con una convenzione quadro avrebbe promesso di integrare il 10% di biogas al gas naturale venduto come carburante.

Carbura e Coop chiedono che fruisca dell'agevolazione fiscale solo il gas liquido non miscelato impiegato come carburante.

Due partecipanti alla consultazione (canton GR e conferenza dei direttori cantonali delle finanze) criticano la votazione sui provvedimenti proposti dal DATEC per l'introduzione di una tassa sul CO₂ e/o di un centesimo climatico. Il gas naturale e quello liquido verrebbero fiscalmente sgravati e gravati alla fine di tutto il periodo. Essi ritengono necessaria una chiara coordinazione.

Art. 12b cpv. 1: esenzione dall'imposta per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili

Le prese di posizione concernenti l'esenzione fiscale proposta per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili sono in gran parte positive. Solo 4 partecipanti alla consultazione (canton GR, PS svizzero, conferenza dei direttori cantonali delle finanze e FSE) sono contrari a un'esenzione fiscale per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili. Il PS svizzero e la FSE chiedono che un'agevolazione fiscale per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili venga concessa solo se sono adempite precise condizioni per un bilancio ecologico globale positivo, che garantisce una riduzione del CO₂.

Il canton GR e la conferenza dei direttori cantonali delle finanze vedono nell'esenzione fiscale dei suddetti carburanti una contraddizione con il finanziamento da parte dei beneficiari che inquinano. Il canton GR propone perciò una riduzione fiscale di 40 centesimi al litro equivalente di benzina per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili.

Il PS svizzero e la FSE propendono invece per una riduzione fiscale, unita all'agevolazione fiscale per il gas naturale. Essi chiedono inoltre che l'aliquota fiscale per i diversi carburanti dipenda dall'intensità dei gas a effetto serra dei processi precedenti nonché da altri fattori (come p.es. l'utilizzazione del suolo o la distruzione delle foreste pluviali attraverso la produzione di etanolo nei tropici).

Art. 12b cpv. 2: lista dei prodotti

I partecipanti alla consultazione non hanno per principio niente da obiettare al fatto che oltre al gas naturale e a quello liquido vengano incentivati anche altri carburanti. Occorre tuttavia che ciò non provochi ritardi.

Alcuni partecipanti alla consultazione (economiesuisse, ACS, ASTAG, Carbura, Coop, UP, swissoil, TCS, VSIG, auto-schweiz, FRS e USIC) propongono che la lista dei prodotti venga adeguata alla direttiva dell'UE 2003/30/CE. In particolare i prodotti

bio-ETBE e bio-MTBE devono essere inseriti in tale lista. Ciò viene chiesto anche dal canton UR, dall'ASST e da Swissmem.

Altri partecipanti (cantoni ZH, SZ, FR e AR, PS svizzero, Partito ecologista, Greenpeace, ATA, WWF, FSE e SSIGA) sono invece chiaramente contrari all'esonero dell'ETBE e del MTBE dalla tassa.

A causa del degrado ambientale i cantoni SO e SH si schierano contro le agevolazioni fiscali per i carburanti liquidi provenienti da materie prime rinnovabili e impiegati come additivi alla benzina o all'olio diesel (oli di estere metilico ed etanolo). L'UTP chiede per contro che sulle miscele di carburanti provenienti da materie prime rinnovabili e olio diesel venga accordata una riduzione fiscale notevolmente più elevata, che superi l'esenzione fiscale sulla quota parte proveniente da materie prime rinnovabili.

I cantoni BS e BL non hanno per principio niente da obiettare a un'estensione della lista dei carburanti da incentivare, segnatamente all'impiego del bioetanolo come additivo, risp. succedaneo alla benzina. Poiché il bioetanolo non è un carburante indigeno, sebbene sia possibile una piccola produzione nazionale, il canton BL è contrario a un'esenzione fiscale per motivi ecologici generali.

La FSE è parimenti contraria a un'esenzione fiscale per l'etanolo che non presenta un bilancio ecologico globale positivo (segnatamente proveniente dal Brasile e da paesi simili senza condizioni ecologiche quadro sicure). Il PS svizzero chiede in particolare severe condizioni ecologiche per l'etanolo importato. Per quanto concerne l'etanolo prodotto in Svizzera esso ritiene che l'introduzione di una tassa sul CO₂ per i carburanti o l'incentivazione mediante contributi siano più opportune di un'esenzione fiscale generale.

Entrambi sono tuttavia del parere che i prodotti che non presentano ancora una copertura di mercato ma che hanno un bilancio ecologico globale positivo debbano essere incentivati attraverso un'esenzione fiscale a partire dall'entrata in vigore della modifica legislativa al fine di poter ridurre in modo rapido i costi di produzione inizialmente elevati.

Art. 12b cpv. 3: comprova di un bilancio ecologico globale positivo

Diversi partecipanti alla consultazione (cantoni ZH e FR, PS svizzero, SIC Svizzera, USC, AEE, alcosuisse, medici per la protezione dell'ambiente, FMH, Biomasse Schweiz, fenaco, FSE e TCS) chiedono disposizioni vincolanti e chiare al fine di presentare la comprova di un bilancio ecologico globale positivo. Affinché non vengano promossi dei carburanti che potrebbero successivamente rivelarsi indegni di essere incentivati, occorre stabilire già nella fase introduttiva delle condizioni per il bilancio ecologico globale. Il PS svizzero e la FSE chiedono inoltre che l'esame del bilancio ecologico globale venga effettuato da un organo di controllo indipendente e che i risultati del bilancio siano resi pubblici.

L'USC chiede la comprova di un bilancio ecologico globale positivo per i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili secondo un metodo di calcolo riconosciuto a livello internazionale. Quale condizione di base per la concessione dell'esenzione fiscale sui carburanti importati essa invoca un Life Cycle Assessment completo, realizzabile e accettabile sul piano sociale in base agli standard internazionali. Quale comprova ecologica per l'etanolo alcosuisse propone dei certificati rilasciati da uffici internazionalmente riconosciuti.

I cantoni ZH, LU e UR, il Partito ecologista, Greenpeace, l'ATA, il WWF, l'ASST e il consiglio comunale di Zurigo chiedono che all'atto della valutazione del bilancio ecologico globale (compresi i processi precedenti) vengano presi in considerazione gli effetti ecologici sull'intero ciclo produttivo.

Per garantire uno sviluppo durevole nei rispettivi paesi il Partito ecologista, Greenpeace, l'ATA e il WWF chiedono che per i biocarburanti esteri la legge preveda un bilancio ecologico esaustivo nonché un'analisi completa delle condizioni. Essi esigono che i criteri di produzione vigenti in Svizzera vengano parimenti applicati ai carburanti esteri.

Il PLR e l'UDC chiedono invece una comprova semplice e non burocratica, che rimarrà limitata ai casi di necessità. Essi sono contrari a un'esclusione dal mercato mediante prescrizioni più severe in Svizzera rispetto a quelle vigenti a livello internazionale. Alcuni altri partecipanti alla consultazione (economiesuisse, ACS, Agrogen, ASTAG, UP, swissoil, VSIG, auto-schweiz e FRS) condividono tale opinione. Essi sono contrari alle condizioni concernenti la comprova del bilancio ecologico globale positivo che vanno oltre gli standard dell'UE in quanto potrebbero portare a distorsioni concorrenziali e del mercato.

Poiché il bilancio ecologico per il gas naturale dipende fortemente dal luogo di produzione nonché dalla lunghezza e dal tipo di itinerario, alcuni diretti interessati (ACS, ASTAG, UP, USIC, VSIG, FRS e auto-schweiz) chiedono che per quanto concerne la comprova di un bilancio ecologico globale il gas naturale sia trattato alla stessa stregua dei carburanti provenienti da materie prime rinnovabili.

Art. 12c: neutralità dei proventi / compensazione delle perdite fiscali

La neutralità dei proventi riscuote il consenso della maggior parte dei partecipanti alla consultazione, segnatamente dei cantoni. Solo l'USAM, il Centre Patronal, la Fédération des Entreprises Romandes e hôtellerie suisse sono contrari, per ragioni economiche, a una compensazione delle perdite fiscali.

20 partecipanti alla consultazione (cantoni ZH, BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS e BL, PS svizzero, PLS, medici per la protezione dell'ambiente, FMH, Partito ecologista, Greenpeace, ATA, WWF, iniziativa da las alps, conferenza dei direttori cantonali delle finanze e FSE) chiedono una compensazione delle perdite fiscali per la benzina e l'olio diesel per motivi di igiene dell'aria. Occorre rinunciare all'incentivazione dell'olio diesel proposta sino all'introduzione di un obbligo dei filtri a particelle e dei catalizzatori DeNOx.

Altri partecipanti alla consultazione (ASTAG, UP, swissoil, VSIG e FRS) sono invece contrari a un aumento della fiscalità per il diesel.

Il canton FR invoca un adeguamento annuale delle aliquote d'imposta sulla benzina. economiesuisse, l'ACS, auto-schweiz, l'UP, swissoil, il TCS, la VSIG e la FRS propendono per un adeguamento delle aliquote d'imposta sulla benzina in base all'evoluzione effettiva. auto-schweiz, il TCS, la VSIG e la FRS chiedono inoltre che l'adeguamento delle aliquote d'imposta sulla benzina venga approvato dall'Assemblea federale.

Alcuni partecipanti alla consultazione (ACS, UP, swissoil, VSIG e FRS) chiedono di limitare l'aumento dell'imposta sugli oli minerali in modo tale che la differenza tra la fiscalità sulla benzina e quella sul diesel non superi i 10 - 15 centesimi al litro.

I cantoni BL e GR nonché la conferenza dei direttori cantonali delle finanze sono del parere che l'aumento del prezzo della benzina dovrebbe essere sostenibile e trasponibile senza perdere assolutamente di vista i paesi vicini. Essi nonché il PLR ritengono che anche altri progetti come p.es. la tassa sul CO₂, che potrebbero portare a un incremento del prezzo della benzina, debbano essere presi in considerazione prima di aumentare le aliquote d'imposta sulla benzina. 4 partecipanti alla consultazione (ASTAG, auto-schweiz, VSIG e FRS) chiedono che in caso di introduzione di una tassa sul CO₂ per i carburanti le perdite fiscali vengano integralmente compensate mediante i proventi della stessa.

Art. 20a: dichiarazione fiscale di miscele di carburanti

6 partecipanti alla consultazione (economiesuisse, ASTAG, UP, TCS, VSIG e auto-schweiz) giudicano troppo poco efficiente la riscossione dell'imposta sulle miscele di benzina ed etanolo al momento dell'immissione in libera circolazione. Essi propongono quindi una procedura che si fondi su quella vigente per le tasse d'incentivazione sui carburanti contenenti zolfo, risp. sull'olio da riscaldamento extraleggero.

alcosuisse chiede per contro che, come per esempio in Germania, l'esenzione fiscale si applichi solo al bioetanolo miscelato con benzina in Svizzera sotto il controllo delle autorità.

Cifra III: limitazione temporale del provvedimento

La limitazione temporale proposta riscuote il consenso dei partecipanti alla consultazione. Solo e'mobile propende per un provvedimento illimitato nel tempo.

Alcuni partecipanti alla consultazione (canton NE, PLS, economiesuisse, USAM, ECO SWISS, erdgaszürich, fenaco, municipio di Losanna, ASIG, Gasmobil e Unione delle città svizzere) propongono un'estensione del termine a circa 20 – 25 anni al fine di dare un impulso sufficiente per effettuare investimenti a lungo termine.

Altri partecipanti (canton UR, ACS, ASTAG, SAB, VSIG, auto-schweiz, FRS e USIC) propenderebbero invece per una riduzione del termine a circa 5 - 8 anni. Infine, essi ritengono che occorra valutare oggettivamente l'esito del provvedimento tenendo conto dello stato attuale della politica climatica.

Entrata in vigore del provvedimento

Numerosi partecipanti chiedono un'introduzione più rapida possibile delle riduzioni fiscali sui carburanti "puliti". Si invoca l'osservanza del termine del 1.1.2007 per l'entrata in vigore della revisione della legge sull'imposizione degli oli minerali.

I cantoni BS e BL chiedono che la modifica legislativa entri in vigore già in data 1.1.2006.

Secondo il canton AI il provvedimento deve essere introdotto solo allorquando l'inquinamento dell'aria esistente in Svizzera sarà riconosciuto anche all'estero.

Il Partito ecologista, Greenpeace, l'ATA e il WWF ritengono che il termine proposto per l'introduzione del provvedimento sia troppo lungo. Essi suggeriscono perciò una trasposizione in 2 fasi della revisione della legge. In una prima fase abbreviata fruiranno dell'agevolazione fiscale solo i carburanti gassosi. I carburanti liquidi

provenienti da materie prime rinnovabili saranno agevolati soltanto in un secondo tempo, dopo uno studio approfondito del potenziale effettivo di riduzione del CO₂.

Ripercussioni

Il canton BE non esclude ripercussioni a breve e medio termine sugli introiti fiscali del cantone e dei comuni in quanto un aumento del prezzo della benzina comporterà sotto diversi punti di vista dei costi più elevati per i beni strumentali e quelli di consumo. Nel campo dell'imposta sulle società occorrerebbe di conseguenza prevedere oneri più elevati giustificati dall'uso commerciale con le relative ripercussioni sull'utile imponibile, sempre che le imprese interessate non dovessero riuscire a commutare al gas il proprio parco veicoli.

Il canton AI teme un indebolimento della piazza economica svizzera rispetto all'estero a causa dell'aumento dell'imposta sulla benzina.

Alcuni partecipanti alla consultazione (ACS, UP, Fédération des Entreprises Romandes, VSIG, auto-schweiz, FRS, swissoil, ASIG, Gasmobil e Unione delle città svizzere) reputano molto ottimistiche le stime dei quantitativi di etanolo. Si critica inoltre il fatto che l'incertezza dell'evoluzione nell'UE nonché l'influsso sul mercato svizzero dei carburanti da parte dell'industria di raffinazione europea siano stati presi troppo poco in considerazione.

L'ASIG, Gasmobil e l'Unione delle città svizzere considerano piuttosto pessimistico il potenziale di riduzione del CO₂ per il gas naturale figurante nel rapporto. Si chiede perciò di verificare i calcoli.

Alcuni partecipanti alla consultazione (PPD, UDC, Energieforum Schweiz, Erdgas Ostschweiz AG, comune di Zollikon, Regionalwerke Baden, Sankt Galler Stadwerke, città di San Gallo, città di Solothurn, consiglio comunale di Rapperswil / Jona, consiglio comunale di Zurigo, Unione svizzera delle industrie tessili, città di Friburgo, città di Neuchâtel, ASIG, Gasmobil e Unione delle città svizzere) chiedono che si metta in evidenza che l'aumento dell'imposta sugli oli minerali per la benzina necessario ai fini della neutralità del bilancio avrà solo ripercussioni minime per i consumatori in quanto l'esenzione fiscale per l'etanolo e l'onere supplementare per la benzina si compensano reciprocamente con la miscelazione.

Il PLS sottolinea che l'imposizione dei carburanti aumenterebbe considerevolmente se venissero introdotte una tassa sul CO₂ nonché la modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali. Ciò avrebbe ripercussioni negative in particolare sull'economia svizzera e sul traffico stradale.

Il Centre Patronal teme che l'aumento dell'imposta sui carburanti comuni (benzina e olio diesel) colpisca l'intera economia nonché le economie domestiche che non hanno mezzi sufficienti per investire in nuovi veicoli.

5 Altre proposte

Alcuni partecipanti alla consultazione (UDC, auto-schweiz, ECO SWISS, UP, FRS, VSIG, ASTAG, swissoil e Coop) propendono per una parità dei carburanti svizzeri ed esteri. Essi chiedono che le importazioni di carburanti contenenti una quota parte di componenti biologiche vengano fiscalmente trattate alla stessa stregua delle miscele svizzere.

Affinché l'alcool importato (anche sotto forma di miscuglio) possa essere parificato a quello prodotto in Svizzera utilizzato come biocarburante, 12 partecipanti alla consultazione (UDC, economiesuisse, ACS, auto-schweiz, UP, FRS, VSIG, Coop, TCS, USIC, ASTAG e swissoil) chiedono una revisione della legge sull'alcool. L'importazione di alcool a scopo industriale dovrebbe essere esclusa dal monopolio.

Il Partito cristiano sociale, alcosuisse e il SAB chiedono una protezione della produzione indigena. alcosuisse ribadisce che la produzione svizzera di bioetanolo come carburante non è possibile senza un sostegno e una protezione del confine. Greenpeace, il Partito ecologista, l'ATA e il WWF condividono tale opinione. Essi chiedono che il bioetanolo elvetico sia privilegiato rispetto a quello estero finché all'estero non verranno rispettati i criteri dello sviluppo duraturo.

Eco Energy Etoy e Swiss granum chiedono parimenti di proteggere la produzione indigena e di continuare a riscuotere l'aliquota d'imposta di fr. 720.60 per 1'000 l a 15 °C sui carburanti importati provenienti da materie prime rinnovabili.

Fenaco propone di incentivare attivamente la produzione di carburanti provenienti da materie prime rinnovabili ottenute da biomassa locale. L'idea è quella di compensare i costi supplementari della produzione nazionale con i proventi del centesimo climatico in modo che non sia necessaria una differenziazione fiscale.

L'USC e Swiss granum propongono l'obbligo di miscelare i carburanti provenienti da materie prime rinnovabili e i carburanti fossili, conformemente alla direttiva dell'UE 2003/30/CE.

L'UP, la VSIG, auto-schweiz e la FRS chiedono che in vista dell'esecuzione (metodi e precisione di misura, tolleranze, ecc.) le regole vengano stabilite tenendo conto della situazione internazionale.

Il canton GR chiede la garanzia di un approvvigionamento uniforme di tutte le regioni del paese con i carburanti fruendo dell'agevolazione fiscale. In caso contrario si dovranno adottare dei provvedimenti correttivi e compensatori che attenuino gli svantaggi delle regioni di montagna e di quelle discoste e impediscano che esse siano colpite unilateralmente dal nuovo onere fiscale.

Il PS svizzero e la FSE sottolineano che l'imposizione più elevata della benzina perseguita con la modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali non può in alcun caso mettere in discussione la tassa sul CO₂. Essi chiedono inoltre, ai fini di una protezione duratura ed efficace del clima, sia l'introduzione di una tassa sul CO₂ sia la modifica della legge sull'imposizione degli oli minerali.

Contemporaneamente alla riduzione fiscale dell'imposta sugli oli minerali per i gas, i cantoni BS e BL chiedono l'introduzione di sistemi d'incentivazione per i veicoli particolarmente efficienti dal punto di vista energetico e che rilasciano poche emissioni mediante un'imposta all'importazione "Bonus – Malus".

I cantoni SZ e ZG chiedono la trasposizione della mozione pendente CAPTE CN 03.3572 del 28 ottobre 2003 affinché le attuali tecnologie dei filtri a particelle, tecnicamente affidabili, possano essere applicate anche nel campo degli autoveicoli.

L'ASST chiede l'abolizione delle restituzioni per le imprese di trasporto concessionarie in quanto tali agevolazioni si oppongono all'impiego di carburanti provenienti da materie prime rinnovabili.

La SBL chiede la concessione di restituzioni dell'imposta per il ramo della navigazione interna.

Allegato 1 Elenco dei partecipanti alla consultazione

Allegato 2 Elenco delle prese di posizione