



Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden
Departament da giustia, segirezza e sanadad dal Grischun
Dipartimento di giustizia, sicurezza e sanità dei Grigioni

Revisione totale della legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr; CSC 870.100)

Rapporto esplicativo

L'essenziale in breve

Con la presente revisione si intende adeguare l'imposta di circolazione alle innovazioni tecnologiche. Per i veicoli con motore a combustione interna, attualmente l'imposta di circolazione si basa sulla cilindrata. A seguito del progresso tecnologico la cilindrata è sempre più bassa. Inoltre, il numero di veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi che beneficiano a tempo indeterminato di una riduzione dell'imposta fino all'80 % è in aumento. A seguito di questi sviluppi, le entrate derivanti dall'imposta di circolazione sono in costante calo. Per poter continuare a generare entrate al livello attuale, occorre perciò elaborare una nuova concezione dell'imposta di circolazione. In tale contesto occorre tenere conto del «Piano d'azione Green Deal per i Grigioni (PAGD)» nonché dell'incarico Hohl concernente la ristrutturazione e la garanzia dell'idoneità futura dell'imposta di circolazione.

Con la presente revisione si intende dare attuazione a questi requisiti, rendendo l'imposta di circolazione neutrale in relazione alla tecnologia e al gettito, ecologica, attuabile e stabile in relazione al gettito. Partendo da questi obiettivi sono stati esaminati numerosi modelli per la configurazione dell'imposta di circolazione. Ponderando i vantaggi e gli svantaggi associati a questi modelli, il Governo è giunto alla conclusione che in linea di principio in futuro l'imposta di circolazione per automobili dovrà essere calcolata secondo il «peso totale» e la «potenza standard». L'effetto di incentivazione dell'imposta di circolazione deve essere mantenuto nella misura in cui i detentori di veicoli particolarmente efficienti dal punto di vista energetico dovranno beneficiare di riduzioni limitate nel tempo. Per altre categorie di veicoli continueranno ad applicarsi sistemi di calcolo particolari. Le nuove imposte di circolazione dovranno valere per tutti i veicoli a partire dall'entrata in vigore della legge; non è previsto alcun periodo transitorio.

Inoltre con la presente revisione si intende adeguare la legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr; CSC 870.100) agli sviluppi del diritto federale.

Coira, ottobre 2024

Indice

Allegato: EBP Schweiz AG, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024	2
I. Situazione di partenza	1
1. Sviluppo tecnologico	1
2. Piano d'azione Green Deal.....	2
3. Incarico Hohl	3
4. Procedura e contenuto del progetto	3
II. Nuova concezione dell'imposta di circolazione	4
1. Obiettivi della revisione	4
2. Regolamentazione in altri Cantoni.....	5
3. Possibili basi di calcolo.....	6
3.1. Cilindrata	6
3.2. Peso totale	6
3.3. Potenza standard	7
3.4. Valore g CO ₂ /km.....	8
3.5. Consumo energetico	9
3.6. Chilometri percorsi ogni anno («mobility pricing»).....	9
3.7. Valutazione dei possibili parametri di calcolo.....	10
3.7.1. <i>Sistema di bonus</i>	11
3.7.2. <i>Fattori di calcolo specifici per i vettori energetici</i>	11
3.7.3. <i>Risultato</i>	12
4. Nuovo sistema di calcolo e di riduzione.....	12
4.1. Per automobili	12
4.1.1. <i>Modello fiscale A</i>	13
4.1.2. <i>Modello fiscale B</i>	15
4.1.3. <i>Modello fiscale C</i>	17
4.1.4. <i>Valutazione e raccomandazione del Governo</i>	18
4.2. Per altre categorie di veicoli.....	20
5. Verifica del nuovo modello fiscale	20
III. Spiegazioni relative alle singole disposizioni	21
IV. Modifiche di altri atti normativi	28
1. Legge stradale del Cantone dei Grigioni	28
2. LI alla LNI.....	28
V. Entrata in vigore	29
VI. Conseguenze in termini di personale e finanziarie	29
1. Per il Cantone	29
2. Per i comuni e le regioni.....	29

Elenco delle abbreviazioni 30

Allegato: EBP Schweiz AG, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024

I. Situazione di partenza

Per i veicoli a motore e i rimorchi immatricolati nel Cantone dei Grigioni i detentori sono tenuti a pagare annualmente un'imposta di circolazione (art. 10 cpv. 1 della legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale [LALCStr; CSC 870.100]). Tale imposta viene calcolata in linea di principio secondo la cilindrata o il peso totale del veicolo, ove in casi particolari non debbano essere applicate aliquote fisse (art. 10 cpv. 2 LALCStr). L'imposta di circolazione ammonta al massimo a 3000 franchi per i veicoli che vengono tassati secondo la cilindrata e al massimo a 5000 franchi per i veicoli che vengono tassati secondo il peso totale (art. 10 cpv. 3 LALCStr). Per veicoli a motore a basse emissioni, dotati di propulsori convenzionali o alternativi, viene concessa una riduzione compresa tra il 60 e l'80 per cento (art. 13 cpv. 2 LALCStr). Le entrate derivanti dalle imposte di circolazione confluiscono nel conto stradale, dedotte le spese per l'Ufficio della circolazione (UC) (art. 56 cpv. 1 lett. b della legge stradale del Cantone dei Grigioni [LStra; CSC 807.100]).

1. Sviluppo tecnologico

Negli ultimi anni lo sviluppo tecnologico nel settore dei veicoli ha fatto passi da gigante, in particolare per quanto riguarda i veicoli dotati di sistema di propulsione esclusivamente elettrico. I progressi nella tecnologia delle batterie hanno aumentato notevolmente l'autonomia dei veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico e ridotto i costi, rendendoli più competitivi. Inoltre l'infrastruttura di ricarica viene costantemente ampliata, con più stazioni di ricarica pubbliche, stazioni di ricarica domestiche e stazioni di ricarica rapida. Inoltre i costi di esercizio dei veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico sono inferiori rispetto a quelli dei veicoli con motore a combustione interna, poiché i veicoli elettrici hanno meno componenti che richiedono molta manutenzione. Infine, i costruttori investono molto nello sviluppo di nuovi veicoli elettrici interessanti in termini di design, prestazioni e prezzo, ciò che aumenta l'accettazione da parte dei consumatori.

A lungo termine, questi progressi tecnologici e le innovazioni di mercato porteranno molto probabilmente i veicoli elettrici a sostituire i veicoli con motore a combustione interna. Stando alla previsione effettuata dalla EBP Schweiz AG (EBP) per il Cantone dei Grigioni, probabilmente già nel 2035 la metà dei veicoli immatricolati nel Cantone sarà dotata di sistema di propulsione elettrico. Negli anni seguenti il numero di veicoli con motore a combustione interna continuerà a diminuire.

Cantone dei Grigioni, parco veicoli automobili, scenario ZERO - E

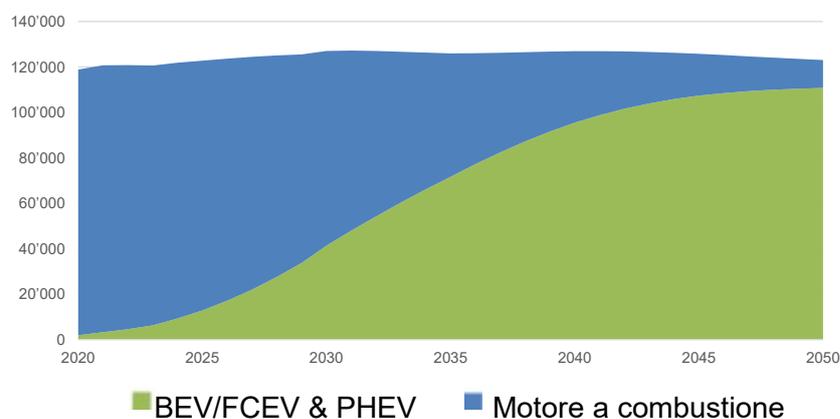


Figura 1: Sviluppo futuro risultante dal calcolo su modello della quota di veicoli elettrici (somma di BEV, FCEV & PHEV) rispetto all'effettivo di veicoli del Cantone dei Grigioni (fonte: rapporto finale EBP, p. 18)

Questo sviluppo comporta un notevole calo delle entrate derivanti dall'imposta di circolazione. Ciò è dovuto principalmente all'attuale modello di riduzione dell'imposta, il quale concede ai veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico una riduzione fino all'80 % a tempo indeterminato. Se l'attuale sistema fiscale venisse mantenuto, le entrate derivanti dalle imposte di circolazione diminuirebbero quindi notevolmente.

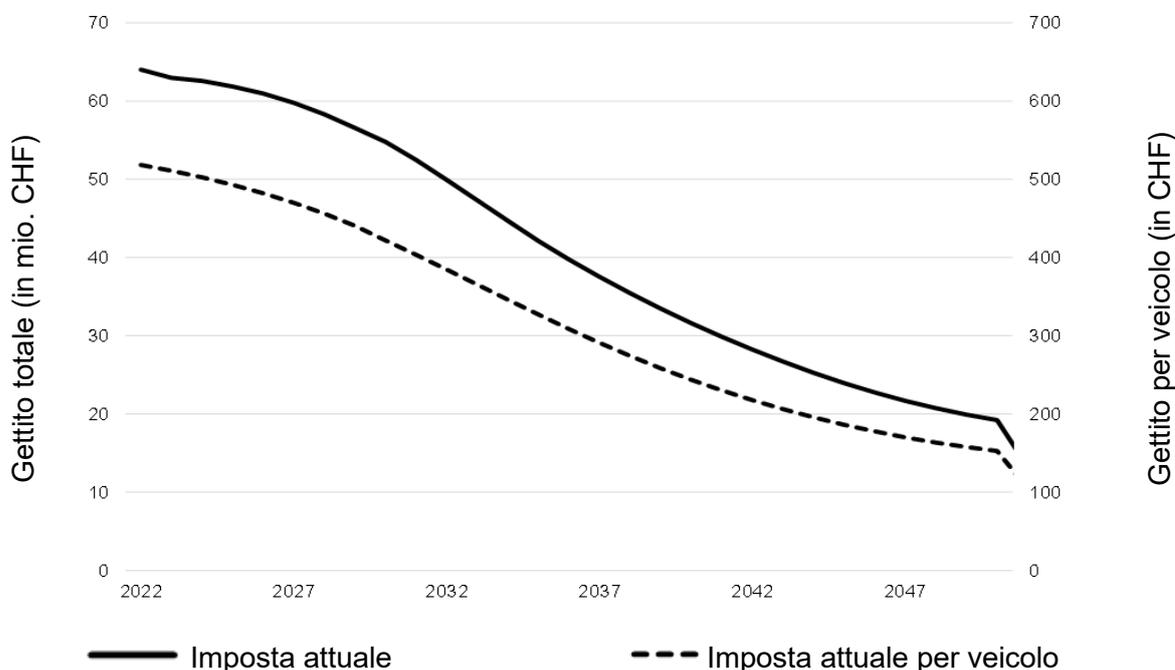


Figura 2: Evoluzione futura simulata delle entrate provenienti dall'imposta di circolazione per automobili nel Cantone dei Grigioni mantenendo il modello fiscale attuale (fonte: rapporto finale EBP, p. 19)

2. Piano d'azione Green Deal

Nella sessione di giugno 2019 il Gran Consiglio ha incaricato il Governo di presentare un piano d'azione completo per la protezione del clima. Questo cosiddetto «Piano d'azione Green Deal per i Grigioni (PAGD)» deve contenere misure efficaci per la protezione del clima e l'adattamento al clima, un piano di finanziamento nonché gli adeguamenti necessari delle basi legali. Esso deve garantire che la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e l'adattamento ai cambiamenti climatici vengano affrontati in modo efficace e con la massima priorità in termini temporali.¹

A giugno 2021 il Governo ha presentato al Gran Consiglio un rapporto intermedio relativo alla pianificazione di misure con un piano di finanziamento concernente il PAGD.² Su questa base, nella sessione di ottobre 2021 il Gran Consiglio ha deciso di attuare il PAGD a tappe. Per la tappa I del PAGD il Gran Consiglio ha messo a disposizione un credito d'impegno di 67 milioni di franchi per una maggiore promozione di misure nel parco edifici, nel settore dei trasporti pubblici e del traffico merci nonché nell'agricoltura. Con riferimento alla tappa II del PAGD, il Gran Consiglio ha deciso che il Governo avrebbe dovuto elaborare le basi legali necessarie per la sua attuazione e il suo finanziamento. Il rapporto intermedio relativo alla pianificazione delle misure menziona l'ecologizzazione delle imposte di circolazione quale una delle ulteriori

¹ PGC 5/2018-2019, pag. 802; PGC 5/2018-2019, pag. 916 segg.

² Messaggio quaderno n. 4/2021-2022, p. 269 segg.

misure.

Ben presto è risultato chiaro che l'elaborazione delle basi tecniche per l'ecologizzazione delle imposte di circolazione avrebbe richiesto molto tempo. Perciò, a dicembre 2022 è stato deciso di dissociare il progetto «ecologizzazione dell'imposta di circolazione» dal PAGD e di sottoporlo al Gran Consiglio per decisione tramite un progetto separato.

3. Incarico Hohl

Il 15 febbraio 2023 è stato presentato l'incarico Hohl concernente la ristrutturazione e la garanzia dell'idoneità futura dell'imposta di circolazione nei Grigioni. Esso chiede di sottoporre al Gran Consiglio un messaggio relativo alla ristrutturazione globale dell'imposta di circolazione sotto forma di fase separata della tappa del PAGD e con priorità temporale. La nuova imposta di circolazione andrebbe organizzata in modo tale che i necessari investimenti nella rete stradale grigionese rimangano garantiti, che in prospettiva le entrate e le uscite siano equilibrate e che la nuova imposta tenga conto dei seguenti fattori: stabilità del gettito a lungo termine, effetto di incentivazione ecologico e neutralità tecnologica. Inoltre, al momento nell'acquisto di nuovi veicoli vi sarebbe una chiara e rapida tendenza caratterizzata da un abbandono dei veicoli alimentati a carburante a favore di veicoli completamente elettrici e ibridi plug-in e altri veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi. Il regime attualmente vigente con la cilindrata quale base di calcolo accompagnata da riduzioni non sarebbe né al passo con i tempi, né idoneo per il futuro. L'imposta di circolazione andrebbe radicalmente rielaborata e adeguata ai nuovi sviluppi.

Nella sessione di giugno 2023 il Gran Consiglio ha accolto questo incarico con 105 voti favorevoli, 0 voti contrari e 0 astensioni.³ Il Gran Consiglio ha in tal modo incaricato il Governo di elaborare una nuova concezione delle imposte di circolazione che tenga conto dei principi guida definiti nell'incarico Hohl e di sottoporre al Gran Consiglio per decisione in un messaggio separato la revisione legislativa necessaria a questo scopo, indipendentemente dall'attuazione della tappa II del PAGD.

4. Procedura e contenuto del progetto

L'UC ha istituito un gruppo di lavoro per esaminare come le imposte di circolazione possano essere adeguate alle condizioni quadro mutate e come le decisioni del Gran Consiglio possano essere attuate. Del gruppo di lavoro facevano parte collaboratori dell'UC e dell'Ufficio per la natura e l'ambiente (UNA). Al fine di sostenerli e consigliarli dal punto di vista specialistico, si è fatto capo alla EBP. La EBP ha svolto diversi workshop e ha allestito un rapporto sulla base di questi ultimi e dei dati forniti dall'UC.⁴ Il rapporto presenta lo sviluppo futuro del parco veicoli nel Cantone dei Grigioni e in questo contesto elabora diversi modelli fiscali con i quali sarà possibile garantire l'idoneità futura delle imposte di circolazione. Il rapporto costituisce la base tecnica per la nuova concezione delle imposte di circolazione.

Dal punto di vista normativo, la nuova concezione delle imposte di circolazione comporta una revisione della LALCStr. Nel diritto fiscale, il principio della legalità pone infatti requisiti elevati alle basi legali (cfr. art. 31 cpv. 2 n. 2 e art. 94 cpv. 1 della Costituzione del Cantone dei Grigioni [Cost. cant.; CSC 110.100]). Per questa ragione, occorre riprodurre le nuove basi di calcolo per le imposte di circolazione nella LALCStr nella misura in cui esse riguardano la sussistenza e l'entità dell'assoggettamento. Inoltre, si intende utilizzare la presente revisione per inserire nella LALCStr diverse regolamentazioni attualmente ancorate a livello di

³ PGC 4/2022-2023, p. 593, PGC 4/2022-2023, p. 926 segg.

⁴ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024.

ordinanza. Ne è interessata principalmente l'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi (CSC 870.120), la quale contiene le tariffe determinanti. È previsto che tutte le regolamentazioni corrispondenti vengano riprese nella LALCStr, di modo che in futuro le tariffe saranno in linea di principio ancorate a livello legislativo, come avviene nella maggior parte dei Cantoni. Il presente progetto non contiene quindi solo gli adeguamenti necessari a seguito della nuova concezione delle imposte di circolazione, bensì anche modifiche che appaiono sensate per via del principio della legalità. Gli ulteriori adeguamenti proposti sono riconducibili alle novità esistenti a livello federale, alle quali deve essere data attuazione con la presente revisione.

L'attribuzione di una quota degli utili netti derivanti dalle imposte di circolazione al fondo grigionese per il clima posta in discussione dal Governo nel quadro della procedura di consultazione relativa all'emanazione di una legge sul fondo per il clima (LFCli) non fa parte del presente progetto.⁵ Questa misura dovrà essere esaminata solo tra sette-dieci anni, quando i mezzi che dovrebbero confluire a favore del fondo per il clima con il finanziamento base proposto – consistente in mezzi provenienti dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, in mezzi provenienti dalla distribuzione degli utili della Banca nazionale svizzera, in sussidi ordinari e straordinari da mezzi statali generali nonché in un versamento unico proveniente dal capitale proprio del Cantone dei Grigioni – saranno esauriti.⁶

II. Nuova concezione dell'imposta di circolazione

1. Obiettivi della revisione

Come illustrato, le imposte di circolazione devono essere sottoposte a revisione affinché possano continuare ad adempiere la loro funzione di finanziamento. In tale contesto occorre attuare le direttive del PAGD e dell'incarico Hohl concernente la ristrutturazione e la garanzia dell'idoneità futura dell'imposta di circolazione. Al fine di soddisfare queste esigenze, con la nuova concezione delle imposte di circolazione il Governo persegue i seguenti obiettivi:

- **Neutralità tecnologica:** le basi di calcolo dovranno essere compatibili sia con gli odierni motori a combustione interna convenzionali, sia con i sistemi di propulsione (parzialmente) elettrici e con altre tecnologie di propulsione future (celle a combustibile a idrogeno, carburanti sintetici, ecc.). Per tutti i tipi di propulsione devono essere utilizzati parametri di calcolo dimostrabili che rimangano stabili per ogni veicolo.
- **Neutralità del gettito:** per l'effettivo di veicoli cantonale, il gettito fiscale medio per veicolo realizzato con le nuove imposte deve essere uguale a quello ottenuto con le imposte attuali. In questo modo si intende garantire che le entrate realizzate con le nuove imposte di circolazione siano le stesse delle entrate realizzate con le imposte di circolazione attuali.

Osservazione

Il numero di veicoli a motore e rimorchi ammessi nel Cantone dei Grigioni varia da un anno all'altro. Le aliquote d'imposta alla base del presente progetto si basano sull'effettivo di veicoli a settembre 2023. In questo modo vengono generate le stesse entrate del 2023. Al fine di aggiornare le aliquote d'imposta, i calcoli per la determinazione delle

⁵ Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione relativa alla LFCli, pag. 11 seg.; allegato 4 al rapporto esplicativo per la procedura di consultazione relativa alla LFCli, pag. 2.

⁶ Cfr. art. 20 della legge concernente la promozione e il finanziamento di misure per la protezione del clima nei Grigioni (LFCli; CSC 820.400) nella versione licenziata dal Governo il 17 dicembre 2024.

aliquote d'imposta verranno ripetuti prima del licenziamento del messaggio, presumibilmente sulla base dell'effettivo di veicoli a settembre 2025. Con questo nuovo calcolo si intende raggiungere, nel limite del possibile, l'obiettivo della neutralità del gettito.

- **Effetto di incentivazione ecologico:** le basi di calcolo devono essere fissate in modo tale che i veicoli con un minore impatto ambientale paghino un'imposta di circolazione inferiore rispetto ai veicoli con un bilancio ambientale peggiore. Questo principio guida si applica soprattutto alle automobili e ai veicoli commerciali leggeri; per i veicoli di scarsa rilevanza fiscale l'imposta deve essere configurata in modo semplice.
- **Attuabilità:** le basi di calcolo per il calcolo dell'imposta di circolazione dovrebbero essere disponibili come standard per quasi tutti i veicoli in circolazione. Qualora debbano essere calcolati parametri di calcolo, il risultato deve essere chiaro e semplice da determinare. Infine l'esecuzione della nuova imposta di circolazione non deve generare costi supplementari, fatta eccezione per costi una tantum legati al cambiamento.
- **Stabilità a lungo termine del gettito:** il gettito fiscale deve rimanere costante a lungo termine, ciò significa che le odierne entrate derivanti dalle imposte di circolazione dovranno essere conseguite anche in futuro.

2. Regolamentazione in altri Cantoni

Tutti i Cantoni riscuotono imposte di circolazione sotto forma di imposte dovute per i veicoli. I modelli fiscali applicati dai Cantoni sono però molto diversi.⁷ Di norma si basano sulla cilindrata e/o sul peso totale.

I Cantoni che, come ha fatto in linea di principio il Cantone dei Grigioni, hanno optato per la cilindrata quale base di calcolo per le imposte di circolazione si vedono costretti ad adeguare le proprie imposte di circolazione se intendono continuare a generare entrate nella misura attuale. Per questo motivo negli scorsi anni in particolare i Cantoni di *Argovia*, *Friburgo*, *Lucerna*, *Neuchâtel*, *Vaud* e *Zugo* hanno sottoposto a revisione le loro imposte di circolazione.⁸ Nel Cantone di *San Gallo* è attualmente in corso un progetto legislativo corrispondente.⁹ Nel Cantone di *Berna*, il 12 febbraio 2022 il Popolo ha respinto un progetto di legge con il quale si intendeva adeguare le imposte di circolazione basate sulla cilindrata.

Se si considerano le revisioni più recenti, emerge che i Cantoni optano per modelli fiscali diversi. Ad esempio, il Cantone di *Friburgo* ha deciso di determinare le imposte di circolazione unicamente in base alla potenza. Il Cantone di *Neuchâtel* ha scelto il valore g CO₂/km e l'età del veicolo quali parametri di calcolo. I Cantoni di *Argovia*, *Lucerna*, *Vaud* e *Zugo* calcolano le imposte di circolazione in base al peso e alla potenza. Il Cantone di *San Gallo* intende optare per lo stesso modello fiscale. Gli importi fiscali per veicolo differiscono però sensibilmente anche in questi Cantoni, poiché la ponderazione dei parametri di calcolo, i valori di

⁷ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 61 segg.

⁸ Cfr. Botschaft vom 13. September 2023 betreffend die Verkehrssteuer, p. 3 (Cantone di Argovia; non ancora in vigore), cfr. Anhang A1 Gesetz vom 11. Februar 2021 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (Cantone di Friburgo), cfr. Botschaft vom 16. Mai 2023 betreffend die Ökologisierung der Verkehrssteuern, p. 2 (Cantone di Lucerna; non ancora in vigore), art. 4 segg. della Loi sur la taxe véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB; 761.260 [Cantone di Neuchâtel]), loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB; 741,11, [Cantone di Vaud]).

⁹ Bericht und Entwurf des Bau- und Umweltdepartementes und des Sicherheits- und Justizdepartements vom 19. Dezember 2023 betreffend die Strassenfinanzierung im Kanton St. Gallen.

compensazione tecnica e/o il grado di ecologizzazione (sistema bonus/malus) variano da Cantone a Cantone. A oggi non esiste un modello standard.

3. Possibili basi di calcolo

Per poter decidere quale modello fiscale consente di raggiungere al meglio gli obiettivi della presente revisione, di seguito bisogna perciò dapprima illustrare quali parametri di calcolo debbano essere presi in considerazione per la nuova concezione delle imposte di circolazione.

3.1. Cilindrata

Attualmente per le automobili la cilindrata è di norma il parametro di calcolo principale per le imposte di circolazione. Tuttavia, è indicata solo per veicoli con motore a combustione interna. Per la maggior parte dei sistemi di propulsione alternativi la cilindrata non è disponibile o, nel caso dei veicoli ibridi plug-in, non è significativa. In considerazione dello sviluppo tecnologico, che porta alla graduale sostituzione delle automobili con motore a combustione interna con automobili dotate di sistemi di propulsione alternativi, la cilindrata non risulta quindi più adeguata quale base di calcolo. La cilindrata non deve quindi più essere scelta quale parametro di calcolo per le imposte di circolazione.

3.2. Peso totale

Con l'ammissione, il peso dei veicoli viene registrato nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione, che può essere facilmente consultato dall'UC. In linea di principio, quale base di calcolo per le imposte di circolazione possono essere utilizzati sia il peso a vuoto, sia il peso totale (peso a vuoto più carico utile) di un veicolo. Il secondo caso è più comune. Il vantaggio è che i veicoli commerciali leggeri (fino a 3,5 t di peso totale) possono essere tassati secondo la stessa tariffa applicata alle automobili. Vengono così meno singoli problemi di differenziazione.¹⁰

Il peso complessivo penalizza tendenzialmente i veicoli a ricarica elettrica e quelli a idrogeno. Questi veicoli sono più pesanti di modelli comparabili con solo motore a combustione interna. Ciò è da ricondurre segnatamente al peso supplementare delle batterie utilizzate come accumulatori di energia. Anche i veicoli ibridi plug-in sono più pesanti per via della loro struttura. Affinché l'imposizione basata sul peso dei veicoli (parzialmente) elettrici risulti all'incirca uguale a quella per veicoli comparabili con motore a combustione interna, il peso supplementare dovuto alla tecnologia deve essere compensato.

¹⁰ Singoli tipi di veicoli (ad es. Toyota Proace) con un equipaggiamento praticamente identico possono essere immatricolati sia come automobile sia come veicolo commerciale a seconda dell'utilizzo previsto.

Motore a combustione: Hyundai Kona
1.0 T-GDI



Peso totale: 1855 kg

Motore elettrico: Hyundai Kona
Elektro Trend



Peso totale: 2110 kg

Figura 3: Hyundai Kona con motore a combustione interna a sinistra e con motore elettrico a destra

Per determinare i valori di compensazione tecnica, la EBP ha confrontato il peso di molti tipi di veicoli con motore a combustione interna con quello di veicoli simili con motore elettrico. È emerso che i veicoli elettrici con una piccola batteria sono generalmente più pesanti di quasi il 20 % rispetto a veicoli comparabili con motore a combustione interna. Nel caso dei veicoli elettrici dotati di batterie di grandi dimensioni la differenza è addirittura superiore al 20 %. Date le circostanze, nel calcolo dell'imposta di circolazione la EBP propone di considerare l'80 % del peso totale per veicoli elettrici a batteria affinché siano trattati alla stregua di veicoli comparabili con motore a combustione interna. Per i veicoli ibridi plug-in, i quali a loro volta possono essere alimentati in modo esclusivamente elettrico, la EBP suggerisce di applicare la metà del valore di compensazione.¹¹ Con questi valori di compensazione, le diverse tecnologie di propulsione vengono equiparate in base allo stato attuale della tecnica. In tal modo non vi è quindi un'ecologizzazione.

Per altri veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi, in particolare per i veicoli ibridi con batteria non ricaricabile dall'esterno, occorre rinunciare a fattori di riduzione: tali veicoli sono costruiti in modo molto diverso per quanto riguarda il peso supplementare e presentano un bilancio ecologico molto diverso a seconda del modello.

3.3. Potenza standard

La potenza standard di un veicolo è la potenza massima che il suo motore è in grado di erogare in determinate condizioni standardizzate. Viene registrata per tutti i veicoli al momento dell'ammissione. L'UC è quindi a conoscenza della potenza standard. Tale parametro è quindi adatto quale base di calcolo per le imposte di circolazione.

La potenza standard di un veicolo con motore a combustione interna può però essere comparata solo limitatamente a quella di un veicolo con motore elettrico. I veicoli con motore a combustione interna possono erogare la potenza massima per un lungo periodo di tempo. Per le auto elettriche, tuttavia, la potenza massima non può essere utilizzata in modo permanente a seguito della gestione della temperatura dei motori elettrici e delle batterie. Per l'imposizione proporzionale di veicoli elettrici e veicoli con motore a combustione interna con caratteristiche di marcia comparabili è dunque necessario compensare la potenza standard.

¹¹ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, pag. 27 seg.

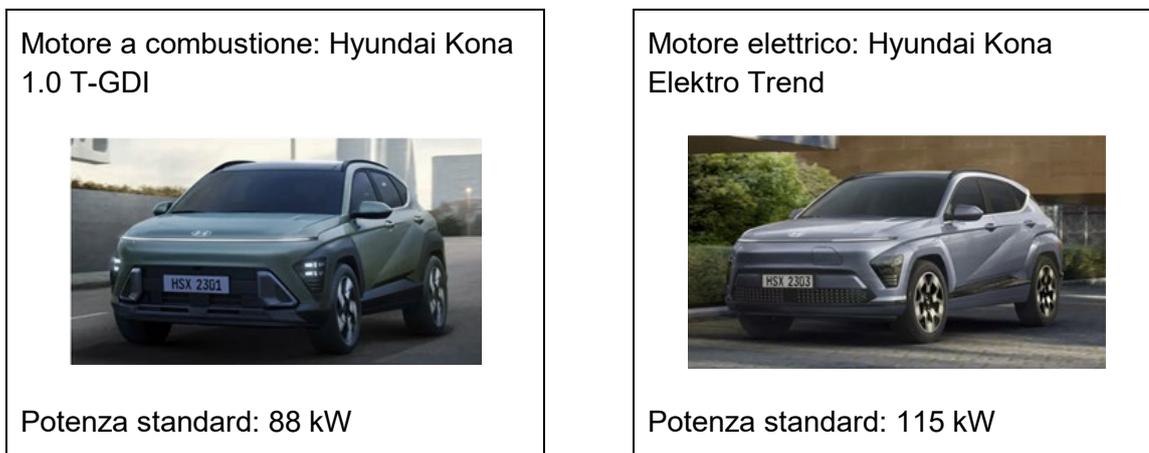


Figura 4: Hyundai Kona con motore a combustione interna a sinistra e con motore elettrico a destra

Per determinare i valori di compensazione corrispondenti, la EBP ha proceduto come per il peso totale. In tale contesto ha anche esaminato se eventualmente al posto della potenza standard potrebbe essere utilizzata la potenza continua. Da questi accertamenti è emerso che non è possibile determinare in modo affidabile la potenza continua, poiché il rapporto tra potenza standard e potenza continua varia in modo inspiegabilmente marcato e non tutti i produttori rendono nota la potenza continua. Per tale ragione la EBP propone di compensare la differenza di potenza standard tra un veicolo con motore a combustione interna e un veicolo con motore elettrico tramite un valore di compensazione tecnica. Per veicoli elettrici a batteria tale valore deve essere fissato al 30 %, siccome la loro potenza standard è in media del 30 % superiore rispetto a quella di veicoli a combustione interna. Nei veicoli ibridi plug-in la differenza rispetto alla potenza standard dei motori a combustione interna ammonta a circa la metà, ragione per cui si deve partire dal presupposto di un valore di compensazione del 15 %.¹² Con questi valori di compensazione, le diverse tecnologie di propulsione vengono equiparate in base allo stato attuale della tecnica. In tal modo non vi è quindi un'ecologizzazione.

Per altri veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi, in particolare per i veicoli ibridi con batteria non ricaricabile dall'esterno, occorre rinunciare a fattori di riduzione: tali veicoli sono costruiti in modo molto diverso per quanto riguarda la potenza supplementare e presentano un bilancio ecologico molto diverso a seconda del modello.

3.4. Valore g CO₂/km

Quale base di calcolo per le imposte di circolazione può essere scelto anche il valore g CO₂/km. Tuttavia, il valore g CO₂/km non è disponibile per i veicoli più vecchi; in questo caso devono essere utilizzati valori sostitutivi. Per i veicoli ammessi prima e dopo il 2021, i metodi di misurazione standard in base ai quali è stato determinato il valore g CO₂/km (NEDC vs. WLTP) sono inoltre diversi. Di conseguenza, i valori disponibili per questi veicoli sono comparabili tra loro solo limitatamente.

Occorre inoltre tenere conto del fatto che l'ammissione di un veicolo rileva soltanto le emissioni durante il funzionamento. Per i veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico viene quindi considerato il valore di 0 g CO₂/km. Il valore g CO₂/km non può quindi rappresentare una differenziazione ecologica all'interno di sistemi di propulsione a emissioni zero. Ciò fa sì che

¹² EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 28 seg.

in caso di aumento del numero di veicoli con motore a emissioni zero il sostrato fiscale venga meno o si riduca se le imposte di circolazione vengono determinate esclusivamente sulla base del valore g CO₂/km. Sulla base del valore g CO₂/km, le imposte di circolazione possono perciò essere determinate solo in combinazione con un altro parametro di calcolo che garantisca la neutralità del gettito delle imposte di circolazione. Il valore g CO₂/km si presta quindi solo limitatamente come parametro di calcolo.

3.5. Consumo energetico

Anche il consumo energetico può essere utilizzato quale base di calcolo per le imposte di circolazione. Vengono rilevate diverse forme di consumo energetico. Per il calcolo delle imposte di circolazione sono di particolare interesse le forme che rilevano non solo l'energia necessaria per il funzionamento di un veicolo, bensì anche quella necessaria per la produzione di energia di propulsione.

Questa direttiva è soddisfatta dal *consumo di energia primaria* calcolato annualmente dalla Confederazione. Il consumo di energia primaria rappresenta l'efficienza energetica complessiva del vettore energetico utilizzato (benzina, diesel, elettricità, idrogeno, gas naturale/biogas, ecc.). In primo luogo, l'energia necessaria per produrre il vettore energetico e in secondo luogo il consumo medio di energia durante il funzionamento (per coprire una distanza di 100 km). Affinché questi fattori siano comparabili tra loro per i diversi vettori energetici, vengono tutti posti a confronto con il vettore energetico benzina.¹³ Se le imposte di circolazione vengono calcolate sulla base di questi cosiddetti *equivalenti benzina per l'energia primaria*, i veicoli che utilizzano un vettore energetico efficiente pagano quindi meno tasse di quelli che utilizzano un vettore energetico meno efficiente. Il ricorso agli equivalenti benzina per l'energia primaria permette di procedere a una differenziazione ecologica tra i sistemi di propulsione a emissioni zero, cosa che invece non è possibile con il valore g CO₂/km.

Anche in questo caso il sostrato fiscale si riduce però con un aumento dei veicoli a motore a emissioni zero. Pertanto la neutralità del gettito può essere garantita solo se le imposte di circolazione vengono basate su un parametro di calcolo supplementare e se le aliquote d'imposta vengono periodicamente aumentate. Tuttavia, l'imposizione diretta del consumo individuale di energia primaria di ogni singolo veicolo sarebbe più efficace poiché in tal modo è possibile garantire un elevato effetto di incentivazione ecologico anche all'interno delle diverse categorie di propulsione (come tra le automobili con motore a combustione interna, anche tra i veicoli elettrici esistono sia varianti di modello efficienti dal punto di vista energetico sia varianti di modello inefficienti dal punto di vista energetico). In questo contesto sussiste tuttavia il problema che la Confederazione non è in grado di mettere a disposizione dei Cantoni i dati completi relativi al consumo energetico di tutti i veicoli, anche di quelli più vecchi e di quelli da importazione diretta, e che una corrispondente variante a livello cantonale potrebbe essere attuata solo con un grande onere di esecuzione supplementare. Rispetto al valore g CO₂/km, il consumo energetico è però più adatto per il calcolo dell'imposta di circolazione. Se l'imposta di circolazione viene resa più ecologica sulla base del parametro di calcolo, allora occorre optare per il consumo energetico e non per il valore g CO₂/km.

3.6. Chilometri percorsi ogni anno («mobility pricing»)

Si discute inoltre della possibilità di stabilire le imposte di circolazione sulla base dei chilometri

¹³ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 24.

percorsi ogni anno. Questo cosiddetto «mobility pricing» sarebbe una base di calcolo sensata per le imposte di circolazione dal punto di vista dell'impatto ambientale (rumore, occupazione di superfici, fabbisogno di risorse, emissioni di sostanze nocive, gas a effetto serra).

I chilometri percorsi ogni anno possono essere rilevati installando sui veicoli apparecchi per la rilevazione del chilometraggio, analogamente agli apparecchi di rilevazione per la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. L'onere a ciò associato è considerevole. Perciò un tale modo di procedere non viene preso in considerazione. Se venisse concessa l'autocertificazione sarebbero necessarie possibilità di controllo efficaci per individuare le dichiarazioni non veritiere. Attualmente tali possibilità di controllo non esistono. Di conseguenza, attualmente un'imposta di circolazione basata sui chilometri percorsi ogni anno non può essere realizzata con un onere ragionevole. Per il momento questo parametro di calcolo non entra perciò in considerazione.

3.7. Valutazione dei possibili parametri di calcolo

Secondo quanto esposto, in relazione agli obiettivi cui si mira con la presente revisione le possibili basi di calcolo presentano i seguenti vantaggi e svantaggi:

	Neutralità tecnologica	Esecuzione semplice	Garanzia del gettito	Ecologizzazione all'interno delle categorie di propulsione	Ecologizzazione tra categorie di propulsione
Cilindrata	●	●	●	●	●
Peso totale	●	●	●	●	●
Potenza standard	●	●	●	●	●
Valore g CO ₂ /km	●	●	●	●	●
Consumo energetico	●	●	●	●	●
Chilometraggio	●	●	●	●	●

Figura 5: Panoramica delle diverse basi di calcolo e del loro contributo al raggiungimento degli obiettivi dell'imposta di circolazione (fonte: rapporto finale EBP, p. 26).

In considerazione degli obiettivi perseguiti con la presente revisione, la cilindrata e i chilometri percorsi ogni anno non sono quindi idonei quale base di calcolo per le imposte di circolazione. I secondi poiché non possono essere rilevati con un onere ragionevole; la prima poiché in caso di aumento dei veicoli a emissioni zero il sostrato fiscale viene meno o diminuisce considerevolmente. Il valore g CO₂/km non entra poi in considerazione come parametro di calcolo poiché è meno adatto per il calcolo delle imposte di circolazione rispetto al consumo energetico.

Sulla base dei parametri di calcolo rimanenti, l'auspicata agevolazione fiscale per veicoli più ecologici può essere realizzata solo se le imposte di circolazione vengono stabilite in base al

consumo energetico. Infatti, un'imposta di circolazione che si basa solo sulla potenza standard può manifestare questo effetto solo tra veicoli con lo stesso tipo di propulsione, non però tra veicoli con diverso tipo di propulsione. Inoltre il peso complessivo e la potenza standard non consentono di raggiungere un effetto di incentivazione ecologico.

3.7.1. Sistema di bonus

L'effetto di incentivazione ecologico auspicato può essere raggiunto introducendo un sistema di bonus. Nel Cantone dei Grigioni un tale modello è in vigore dal 1° gennaio 2009. Da allora promuove l'acquisto di veicoli a basse emissioni, in quanto essi beneficiano a tempo indeterminato di una riduzione dell'imposta compresa tra il 60 e l'80 %. Questo sistema di bonus garantisce che i veicoli a basse emissioni paghino un'imposta di circolazione inferiore rispetto ai veicoli dotati di sistemi di propulsione convenzionali. Questo sistema si è rivelato valido. È semplice, comprensibile, direttamente attuabile e facile da comunicare. A quanto risulta, in questo modo è stato possibile creare gli incentivi auspicati per l'acquisto di veicoli a basse emissioni. L'attuale sistema di bonus fa però sì che le entrate derivanti dalle imposte di circolazione diminuiscano sensibilmente se il numero di veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico aumenterà nella misura prevista (cfr. le spiegazioni precedenti al n. I.1.). L'attuale sistema di bonus deve quindi essere adeguato.

La EBP propone di ridurre le imposte di circolazione dovute per veicoli a basse emissioni solo per otto anni dall'entrata in vigore delle nuove imposte di circolazione. Alla base di questo modello di bonus vi è l'idea che trascorso questo periodo i veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi saranno considerati lo standard e non necessiteranno più di un'ulteriore promozione. In considerazione dello sviluppo attuale, inoltre, dovranno essere previste riduzioni dell'imposta solo per veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico. Al fine di attenuare gli effetti del passaggio dall'attuale sistema di bonus al nuovo modello, la EBP suggerisce di attuare questi principi prevedendo per i veicoli dotati di sistema di propulsione esclusivamente elettrico (BEV) e per quelli a celle a combustibile (FCEV) una riduzione dell'imposta del 30 % per i primi quattro anni dall'entrata in vigore delle nuove imposte di circolazione. Le imposte di circolazione per i veicoli ibridi plug-in (PHEV) dovranno essere ridotte del 15 % durante questo periodo. Nei quattro anni successivi, la riduzione sarà ridotta al 15 % per i veicoli dotati di sistema di propulsione esclusivamente elettrico e per quelli a celle a combustibile, mentre sarà soppresso per i veicoli ibridi plug-in.¹⁴

Questo modello di bonus consente di mantenere l'effetto di incentivazione ecologico delle imposte di circolazione, nella misura in cui ciò risulti necessario date le condizioni quadro mutate. Non appare perciò necessario introdurre un malus supplementare per i veicoli con motore a combustione interna.

3.7.2. Fattori di calcolo specifici per i vettori energetici

Le imposte di circolazione possono inoltre essere rese più ecologiche nel senso desiderato moltiplicando un parametro di calcolo che non permette una differenziazione ecologica (ad es. il peso totale o la potenza standard) con un «fattore di calcolo specifico per il vettore energetico».¹⁵

La EBP raccomanda di utilizzare a tale scopo gli «equivalenti benzina per l'energia primaria». Essa ha determinato i corrispondenti «fattori specifici per i vettori energetici» per l'effettivo

¹⁴ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 33.

¹⁵ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 26.

di veicoli cantonale 2023 (riguardo all'importanza degli equivalenti benzina per l'energia primaria cfr. le spiegazioni al n. II.3.5.).¹⁶

Per i vettori energetici diesel, benzina, elettrico nonché per il sistema di propulsione plug-in sono risultati i seguenti fattori di calcolo specifici per i vettori energetici:¹⁷

- Diesel: fattore 0,9 (litri EB-EP/100 km per litro D/100 km);
- Benzina: fattore 1,0;
- Motore elettrico: fattore 0,4 (litri EB-EP/100 km per kWh/100 km);
- Plug-in: fattore 0,7 (conversione separata del consumo di benzina e del consumo di elettricità, quindi applicazione del fattore).

Se le imposte di circolazione vengono calcolate sulla base di fattori specifici per i vettori energetici, i veicoli che utilizzano vettori energetici efficienti possono essere tassati meno rispetto a veicoli meno ecologici. Tuttavia, i fattori specifici per i vettori energetici, al pari dell'imposizione basata sul consumo energetico, presentano lo svantaggio che, in caso di crescente elettrificazione, il gettito può essere garantito a lungo termine solo se le aliquote d'imposta vengono periodicamente aumentate. Occorre perciò verificare e adeguare i fattori specifici per i vettori energetici ogni anno.

3.7.3. Risultato

Da quanto esposto risulta che gli obiettivi perseguiti con la presente revisione possono essere raggiunti se le imposte di circolazione vengono determinate in base a uno o più dei seguenti parametri di calcolo:

- peso totale;
- potenza standard;
- consumo energetico.

L'ecologizzazione auspicata può essere garantita tramite:

- un sistema di bonus limitato nel tempo per i veicoli che non traggono la loro energia di propulsione da un motore a combustione interna, il quale conceda riduzioni inferiori rispetto all'attuale sistema di bonus;
- fattori di calcolo specifici per i vettori energetici basati sugli «equivalenti benzina per l'energia primaria».

4. Nuovo sistema di calcolo e di riduzione

4.1. Per automobili

Sulla base dei parametri di calcolo summenzionati sono stati sviluppati diversi modelli per l'imposizione delle automobili.¹⁸ Sono stati esaminati in maniera approfondita i seguenti tre modelli fiscali:

¹⁶ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 27.

¹⁷ Se si dovesse scegliere un modello fiscale che per l'ecologizzazione dell'imposta di circolazione si basi su fattori di calcolo specifici per i vettori energetici, la EBP calcolerà i fattori di calcolo specifici per i vettori energetici per altri vettori energetici (ad es. idrogeno). Per decidere in merito alla variante, questi fattori di calcolo sono stati determinati solo per i vettori energetici più comuni.

¹⁸ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 32-41, p. 52-60.

4.1.1. Modello fiscale A

70 % imposta lineare sul peso totale, 30 % imposta progressiva sulla potenza standard con sistema di bonus	
Ripartizione	Con questa imposta di circolazione, il 70 % delle entrate da realizzare viene generato tramite l'imposta sul peso totale e il 30 % viene generato tramite l'imposta sulla potenza standard. Questa ripartizione 70:30 consente di configurare la progressione fiscale e l'ecologizzazione in maniera simile a quella dell'attuale imposta di circolazione. Se una quota maggiore delle entrate fiscali venisse realizzata attraverso l'imposta sulla potenza standard, per i veicoli a bassa potenza ciò porterebbe in media a una riduzione dell'imposta e per quelli più potenti a un aumento; per i veicoli molto potenti l'imposta da versare sarebbe nettamente più elevata. Dal punto di vista fiscale, un'imposta di circolazione ponderata diversamente «funziona» bene come il modello proposto. La ripartizione proposta è quella che più si avvicina all'obiettivo di configurare il carattere fiscale della nuova imposta di circolazione allo stesso modo del modello fiscale attuale.
Peso totale	La parte di imposta di circolazione determinata sulla base del peso totale contribuisce al 70 % delle entrate. La tariffa è lineare. Essa ammonta a 0.190 CHF/kg. Occorre compensare il peso supplementare dovuto al sistema di propulsione (peso della batteria). Per questo motivo, per le automobili elettriche a batteria viene considerato soltanto l'80 % del peso totale, per le automobili ibride plug-in solo il 90 %. Con questi valori di compensazione tecnica, le diverse tipologie di propulsione vengono equiparate in base allo stato attuale della tecnica (cfr. II.3.2.).
Potenza standard	La parte di imposta di circolazione determinata sulla base della potenza standard genera il 30 % delle entrate. La tariffa è progressiva. Essa si basa sui seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fino a 90 kW: tariffa di base semplice 1.04 CHF/kW ○ 91–180 kW: 1,5 volte la tariffa di base 1.56 CHF/kW ○ A partire da 181 kW: 2 volte la tariffa di base 2.08 CHF/kW I limiti sopra indicati tra i livelli di progressione della potenza sono stati scelti in modo tale da suddividere le automobili soggette a tassazione in tre segmenti: tipo di veicolo normale, tipo di veicolo a potenza elevata e tipo di veicolo a potenza molto elevata. In questo modo si mira a contrastare il carattere regressivo dal punto di vista fiscale dell'imposta sul peso al fine di mantenere il più possibile il carattere attuale dell'imposta di circolazione basata sulla cilindrata nonostante il cambiamento delle basi di calcolo. È necessaria una compensazione per la potenza supplementare dovuta al sistema di propulsione ottenuta dai veicoli con motore elettrico rispetto ai veicoli con motore a combustione interna. A tale scopo, per i veicoli elettrici a batteria viene considerato solo il 70 % della potenza standard, per gli ibridi plug-in solo l'85 %. Con questi valori di compensazione tecnica, le diverse tipologie di propulsione vengono equiparate in base allo stato attuale della tecnica (cfr. II.3.3.).
Bonus	Le automobili che non traggono la loro energia di propulsione da un motore a combustione interna beneficiano di riduzioni dell'imposta (cfr. le spiegazioni precedenti al n. II.3.7.1.). Il sistema di bonus dei primi quattro anni dopo l'introduzione delle nuove imposte di circolazione è servito quale base per il calcolo delle aliquote d'imposta neutrali in relazione al gettito per l'effettivo di veicoli a maggio 2024. In caso di aumento della quota di automobili dotate di sistema di propulsione elettrico sono da attendersi perdite di entrate fiscali. A causa della durata limitata del sistema di bonus, queste ultime sono però limitate e relativamente esigue rispetto all'attuale sistema di bonus.
Adeguamento	Per poter tassare allo stesso modo le automobili con diversi tipi di propulsione è necessaria una compensazione tecnica per il peso supplementare e la potenza supplementare. Questi valori di compensazione dipendono dallo stato della tecnica. Essi devono essere verificati periodicamente e, se necessario, adeguati allo sviluppo della tecnica.

Se in futuro le imposte di circolazione verranno determinate secondo il modello fiscale A, le

imposte di circolazione per le automobili più vendute varieranno rispetto alle odierne imposte di circolazione come indicato di seguito:

	Modello di veicolo	Sistema di propulsione	Imposta finora senza bonus	Imposta nuova senza bonus	Variazione in %	Imposta finora con bonus	Imposta nuova con bonus	Variazione in %
Categoria mini	Fiat 500	Benzina	380	311	-18%	380	311	-18%
	Fiat Panda	Benzina	332	366	10%	332	366	10%
	VW Up	Motore elettrico	451	277	-39%	90	194	115%
	Fiat 500e	Motore elettrico	451	320	-29%	90	224	149%
Categoria piccole	VW Polo	Benzina	332	388	17%	332	388	17%
	Dacia Sandero	Benzina	332	370	11%	332	370	11%
	Renault Zoe	Motore elettrico	451	375	-17%	90	262	191%
	Mini Cooper SE	Motore elettrico	451	370	-18%	90	259	188%
Categoria medie inferiori	VW Golf	Ibrido benzina	475	480	1%	475	480	1%
	Skoda Fabia	Benzina	332	380	14%	332	380	14%
	Cupra Bom	Motore elettrico	496	461	-7%	99	322	225%
	VW ID.3	Motore elettrico	496	462	-7%	99	323	226%
Categoria medie	Skoda Octavia	Diesel	570	527	-8%	570	527	-8%
	BMW Serie 3	Ibrido diesel	570	607	6%	570	607	6%
	KIA EV6	Motore elettrico	526	505	-4%	105	354	236%
	VW ID.4	Motore elettrico	556	521	-6%	111	365	228%
Categoria medie superiori	Mercedes-Benz Classe E	Diesel	570	615	8%	570	615	8%
	BMW Serie 5	Ibrido diesel	570	652	14%	570	652	14%
	Tesla Model 3	Motore elettrico	496	732	48%	99	512	417%
	Polestar 2	Motore elettrico	541	692	28%	108	484	347%
Categoria lusso	BMW Serie 8	Benzina	809	840	4%	809	840	4%
	Mercedes-Benz Classe S	Ibrido diesel	809	1059	31%	809	1059	31%
	Porsche Taycan	Motore elettrico	586	822	40%	117	575	390%
	Mercedes-Benz EQS	Motore elettrico	632	897	42%	126	628	397%
Coupé/auto sportive	Porsche 911	Benzina	1000	1238	24%	1000	1238	24%
	Ferrari F8	Benzina	1047	1331	27%	1047	1331	27%
	Audi e-tron GT quattro	Motore elettrico	586	801	37%	117	561	378%
Cabriolet/roadster	Mini Cabrio	Benzina	570	489	-14%	570	489	-14%
	Jeep Wrangler	Benzina	570	765	34%	570	765	34%
	Fiat 500 Cabrio	Motore elettrico	451	326	-28%	90	228	154%
Fuoristrada (SUV)	Audi Q3	Ibrido benzina	475	519	9%	475	519	9%
	VW Tiguan	Diesel	570	620	9%	570	620	9%
	Volvo XC40	Motore elettrico	556	699	26%	111	489	340%
	Skoda Enyaq iV	Motore elettrico	556	520	-7%	111	364	227%
Monovolume	Seat Alhambra	Diesel	570	648	14%	570	648	14%
	VW touran	Benzina	475	550	16%	475	550	16%

Mercedes-Benz EQV	Motore elettrico	677	649	-4%	135	454	236%
Citroen e-Berlingo	Motore elettrico	496	421	-15%	99	296	197%

Figura 6: Confronto tra l'imposta di circolazione per automobili attuale e quella nuova nella variante A per i modelli più venduti (due modelli con motore a benzina o diesel e due con motore elettrico) per categoria di veicolo (fonte: rapporto finale EBP, p. 35).

4.1.2. Modello fiscale B

70 % imposta lineare sul peso totale specifica per il vettore energetico, 30 % imposta lineare sulla potenza standard specifica per il vettore energetico	
Ripartizione	Con questa imposta di circolazione, come con il modello fiscale A, il 70 % delle entrate da realizzare viene generato tramite l'imposta sul peso totale e il 30 % viene generato tramite l'imposta sulla potenza standard. Questa ripartizione 70:30 consente di configurare la progressione fiscale e l'ecologizzazione in maniera simile a quella dell'attuale imposta di circolazione. Se una quota maggiore delle entrate fiscali venisse realizzata attraverso l'imposta sulla potenza standard, per i veicoli a bassa potenza ciò porterebbe in media a una riduzione dell'imposta e per quelli più potenti a un aumento; per i veicoli molto potenti l'imposta da versare sarebbe nettamente più elevata. Dal punto di vista fiscale, una simile imposta di circolazione «funziona» bene come il modello proposto. La ripartizione proposta è quella che più si avvicina all'obiettivo di configurare il carattere fiscale della nuova imposta di circolazione allo stesso modo del modello fiscale attuale.
Peso totale	La parte di imposta di circolazione determinata sulla base del peso totale genera il 70 % del gettito secondo un modello lineare con una tariffa di base pari a 0.198 CHF/kg. Non è necessaria una compensazione tecnica del peso supplementare dovuto alla tecnica di propulsione delle automobili elettriche a batteria (peso della batteria) poiché trovano applicazione fattori tariffari specifici per i vettori energetici.
Potenza standard	La parte di imposta di circolazione determinata sulla base della potenza standard genera il 30 % del gettito con una tariffa di base lineare pari a 1.33 CHF/kW. Non è necessaria una compensazione tecnica della potenza supplementare dovuta alla tecnica di propulsione delle automobili elettriche a batteria poiché trovano applicazione fattori tariffari specifici per i vettori energetici.
Bonus	Non esiste un sistema di bonus per sistemi di propulsione alternativi poiché trovano applicazione fattori tariffari specifici per i vettori energetici.
Adeguamento	La quota di auto elettriche nell'effettivo aumenterà costantemente. A seconda dello sviluppo del peso totale medio, della potenza standard media e delle quote dei vettori energetici, per poter mantenere il gettito fiscale medio per automobile occorre adeguare periodicamente la tariffa associata al peso, la tariffa associata alla potenza standard e le tariffe specifiche per i vettori energetici. I parametri di calcolo devono quindi essere verificati ed eventualmente adeguati a cadenza annuale.

Se in futuro le imposte di circolazione verranno determinate secondo il modello fiscale B, le imposte di circolazione per le automobili più vendute varieranno rispetto alle odierne imposte di circolazione come indicato di seguito:

	Modello di veicolo	Sistema di propulsione	Imposta finora senza bonus	Imposta nuova senza bonus	Variazione in % (rapporto tra imposta senza bonus e nuovo sistema)	Imposta finora con bonus	Imposta nuova senza bonus	Variazione in % (rapporto tra imposta con bonus e nuovo sistema)
Categoria mini	Fiat 500	Benzina	380	337	-11%	380	337	-11%
	Fiat Panda	Benzina	332	397	20%	332	397	20%
	VW Up	Motore elettrico	451	154	-66%	90	154	71%
	Fiat 500e	Motore elettrico	451	180	-60%	90	180	100%
Categoria piccole	VW Polo	Benzina	332	422	27%	332	422	27%
	Dacia Sandero	Benzina	332	402	21%	332	402	21%
	Renault Zoe	Motore elettrico	451	211	-53%	90	211	134%
	Mini Cooper SE	Motore elettrico	451	212	-53%	90	212	136%
Categoria medie inferiori	VW Golf	Ibrido benzina	475	517	9%	475	517	9%
	Skoda Fabia	Benzina	332	413	24%	332	413	24%
	Cupra Bom	Motore elettrico	496	259	-48%	99	259	161%
	VW ID.3	Motore elettrico	496	260	-48%	99	260	162%
Categoria medie	Skoda Octavia	Diesel	570	509	-11%	570	509	-11%
	BMW Serie 3	Ibrido diesel	570	576	1%	570	576	1%
	KIA EV6	Motore elettrico	526	281	-46%	105	281	168%
	VW ID.4	Motore elettrico	556	290	-48%	111	290	161%
Categoria medie superiori	Mercedes-Benz Classe E	Diesel	570	583	2%	570	583	2%
	BMW Serie 5	Ibrido diesel	570	618	8%	570	618	8%
	Tesla Model 3	Motore elettrico	496	371	-25%	99	371	275%
	Polestar 2	Motore elettrico	541	366	-32%	108	366	238%
Categoria lusso	BMW Serie 8	Benzina	809	817	1%	809	817	1%
	Mercedes-Benz Classe S	Ibrido diesel	809	982	21%	809	982	21%
	Porsche Taycan	Motore elettrico	586	420	-28%	117	420	258%
	Mercedes-Benz EQS	Motore elettrico	632	453	-28%	126	453	259%
Coupé/auto sportive	Porsche 911	Benzina	1000	1036	4%	1000	1036	4%
	Ferrari F8	Benzina	1047	1089	4%	1047	1089	4%
	Audi e-tron GT quattro	Motore elettrico	586	411	-30%	117	411	251%
Cabriolet/roadster	Mini Cabrio	Benzina	570	520	-9%	570	520	-9%
	Jeep Wrangler	Benzina	570	776	36%	570	776	36%
	Fiat 500 Cabrio	Motore elettrico	451	183	-59%	90	183	103%
Fuoristrada (SUV)	Audi Q3	Ibrido benzina	475	557	17%	475	557	17%
	VW Tiguan	Diesel	570	586	3%	570	586	3%
	Volvo XC40	Motore elettrico	556	369	-34%	111	369	232%

	Skoda Enyaq iV	Motore elettrico	556	290	-48%	111	290	160%
	Seat Alhambra	Diesel	570	617	8%	570	617	8%
	VW touran	Benzina	475	590	24%	475	590	24%
Monovolume	Mercedes-Benz EQV	Motore elettrico	677	357	-47%	135	357	164%
	Citroen e-Berlingo	Motore elettrico	496	235	-53%	99	235	137%

Figura 7: Confronto tra l'imposta di circolazione per automobili attuale e la nuova imposta di circolazione nella variante B per i modelli più venduti (due modelli con motore a benzina o diesel e due con motore elettrico) per categoria di veicolo (fonte: rapporto finale EBP, p. 38).

4.1.3. Modello fiscale C

100 % imposta progressiva sul peso totale specifica per il vettore energetico	
Peso totale	<p>L'imposta di circolazione determinata sulla base del peso totale genera il 100 % delle entrate (calcolate per la flotta imponibile a settembre 2022) secondo un modello progressivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2300 kg di peso totale: tariffa di base semplice pari a 0.277 CHF/kg - oltre i 2300 kg di peso totale: 1,5 volte la tariffa di base, ossia 0.416 CHF/kg <p>Non è necessaria una compensazione tecnica del peso supplementare dovuto al sistema di propulsione per automobili dotate di sistema di propulsione elettrico (peso della batteria) poiché trovano applicazione fattori tariffari specifici per i vettori energetici.</p>
Bonus	Non esiste un sistema di bonus per sistemi di propulsione alternativi poiché trovano applicazione fattori tariffari specifici per i vettori energetici.
Adeguamento	La quota di automobili dotate di sistema di propulsione elettrico nell'effettivo aumenterà costantemente. A seconda dello sviluppo del peso totale medio e delle quote di vettori energetici, per poter mantenere il gettito fiscale medio per automobile occorre adeguare periodicamente la tariffa associata al peso e i fattori tariffari specifici per i vettori energetici. I parametri di calcolo devono quindi essere verificati ed eventualmente adeguati a cadenza annuale.

Se in futuro le imposte di circolazione verranno determinate secondo il modello fiscale C, le imposte di circolazione per le automobili più vendute varieranno rispetto alle odierne imposte di circolazione come indicato di seguito:

	Modello di veicolo	Sistema di propulsione	Imposta finora senza bonus	Imposta nuova senza bonus	Variazione in % (rapporto tra imposta senza bonus e nuovo sistema)	Imposta finora con bonus	Imposta nuova senza bonus	Variazione in % (rapporto tra imposta con bonus e nuovo sistema)
Categoria mini	Fiat 500	Benzina	380	377	-1%	380	377	-1%
	Fiat Panda	Benzina	332	439	32%	332	439	32%
	VW Up	Motore elettrico	451	170	-62%	90	170	88%
	Fiat 500e	Motore elettrico	451	187	-58%	90	187	108%
Categoria piccole	VW Polo	Benzina	332	460	39%	332	460	39%
	Dacia Sandero	Benzina	332	437	32%	332	437	32%
	Renault Zoe	Motore elettrico	451	220	-51%	90	220	144%
	Mini Cooper SE	Motore elettrico	451	197	-56%	90	197	118%
Categoria medie inferiori	VW Golf	Ibrido benzina	475	518	9%	475	518	9%
	Skoda Fabia	Benzina	332	447	35%	332	447	35%
	Cupra Bom	Motore elettrico	496	250	-49%	99	250	153%
	VW ID.3	Motore elettrico	496	252	-49%	99	252	154%
Categoria medie	Skoda Octavia	Diesel	570	528	-7%	570	528	-7%
	BMW Serie 3	Ibrido diesel	570	571	0%	570	571	0%
	KIA EV6	Motore elettrico	526	276	-48%	105	276	162%
	VW ID.4	Motore elettrico	556	315	-43%	111	315	183%
Categoria medie superiori	Mercedes-Benz Classe E	Diesel	570	577	1%	570	577	1%
	BMW Serie 5	Ibrido diesel	570	659	16%	570	659	16%
	Tesla Model 3	Motore elettrico	496	247	-50%	99	247	149%
	Polestar 2	Motore elettrico	541	305	-44%	108	305	182%
Categoria lusso	BMW Serie 8	Benzina	809	712	-12%	809	712	-12%
	Mercedes-Benz Classe S	Ibrido diesel	809	849	5%	809	849	5%
	Porsche Taycan	Motore elettrico	586	351	-40%	117	351	199%
	Mercedes-Benz EQS	Motore elettrico	632	394	-38%	126	394	212%
Coupé/auto sportive	Porsche 911	Benzina	1000	560	-44%	1000	560	-44%
	Ferrari F8	Benzina	1047	538	-49%	1047	538	-49%
	Audi e-tron GT quattro	Motore elettrico	586	345	-41%	117	345	194%
Cabriolet/roadster	Mini Cabrio	Benzina	570	483	-15%	570	483	-15%
	Jeep Wrangler	Benzina	570	751	32%	570	751	32%
	Fiat 500 Cabrio	Motore elettrico	451	192	-57%	90	192	113%
Fuoristrada (SUV)	Audi Q3	Ibrido benzina	475	575	21%	475	575	21%
	VW Tiguan	Diesel	570	753	1%	570	753	1%
	Volvo XC40	Motore elettrico	556	313	-44%	111	313	181%
	Skoda Enyaq IV	Motore elettrico	556	313	-44%	111	313	181%
Monovolume	Seat Alhambra	Diesel	570	682	20%	570	682	20%
	VW touran	Benzina	475	620	31%	475	620	31%
	Mercedes-Benz EQV	Motore elettrico	677	454	-33%	135	454	236%
	Citroen e-Berlingo	Motore elettrico	496	254	-49%	99	254	156%

Figura 8: Confronto tra l'imposta di circolazione per automobili attuale e la nuova imposta di circolazione nella variante C per i modelli più venduti (due modelli con motore a benzina o diesel e due con motore elettrico) per categoria di veicolo (fonte: rapporto finale EBP, p. 40).

4.1.4. Valutazione e raccomandazione del Governo

Con la presente revisione si intende abolire l'attuale imposta di circolazione per automobili, che finora si basava sostanzialmente sulla cilindrata. Il nuovo sistema fiscale dovrà essere neutrale in relazione alla tecnologia e al gettito, ecologico, attuabile e stabile in relazione al gettito. Inoltre esso deve manifestare un effetto di incentivazione almeno pari a quello del modello fiscale odierno.

I modelli fiscali A, B e C soddisfano tutti questi cinque principi guida. Tuttavia, differiscono per quanto riguarda aspetti importanti. La EBP vede la variante A più vantaggiosa rispetto alle varianti B e C.¹⁹ Quale motivazione spiega che la variante A prevede un sistema di bonus limitato nel tempo nonché compensazioni tecniche per veicoli elettrici (BEV e FCEV) e ibridi plug-in (PHEV) al fine di garantire l'effetto di incentivazione ecologico. Al contrario, le varianti B e C puntano su tariffe fiscali specifiche per i vettori energetici, le quali hanno sì un maggiore effetto di incentivazione ecologico, ma per garantire la stabilità del gettito richiedono adeguamenti annuali delle tariffe fiscali. Questi aumenti regolari rappresentano uno svantaggio sostanziale nel processo politico. Inoltre la EBP considera come non del tutto convincente la metodologia dei fattori specifici per i vettori energetici. Ciò considerato, la EBP predilige la variante A. I modelli fiscali B o C sarebbero una soluzione praticabile e dal punto di vista ecologico ancora più coerente rispetto al modello fiscale A solo se il Cantone dei Grigioni intendesse attribuire la priorità all'ecologizzazione e se fosse disposto ad accettare di essere il primo Cantone ad avere un sistema fiscale con aliquote d'imposta da adeguare ogni anno. In caso contrario la EBP raccomanderebbe di optare per il modello fiscale A.

Il Governo ha studiato a fondo i vantaggi e gli svantaggi dei modelli fiscali A, B e C. Ha optato per il modello fiscale A per i seguenti motivi:

- Il peso totale e la potenza standard sono parametri di calcolo dimostratisi validi. Essi sono e saranno anche in futuro disponibili nella stessa misura attuale per tutte le automobili e possono essere ottenuti dall'UC in tutta semplicità tramite il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione della Confederazione.
- I Cantoni di *Argovia*, *Lucerna* e *Zugo* hanno recentemente sostituito le loro imposte di circolazione basate sulla cilindrata con un modello fiscale composto per il 70 % dall'imposta sul peso e per il 30 % dall'imposta sulla potenza. Il Cantone di *San Gallo* prevede di introdurre un modello fiscale di questo tipo. Con il modello fiscale A il Cantone sceglie dunque un modello fiscale adottato anche da altri Cantoni.
- Basandosi sui parametri di calcolo peso totale e potenza standard, le entrate derivanti dalle imposte di circolazione rimangono costantemente stabili. Così facendo è possibile raggiungere in modo ottimale l'obiettivo della neutralità e della stabilità del gettito.
- Il modello fiscale A comporta le differenze minori rispetto alle imposte di circolazione attuali, poiché esso riproduce al meglio il carattere fiscale del modello fiscale vigente.
- Come secondo il diritto vigente, l'effetto di incentivazione ecologico viene garantito mediante una riduzione delle imposte di circolazione grazie a un sistema di bonus. Questo modo di procedere è consolidato, facilmente comprensibile ed è facile da comunicare. Al fine di garantire la stabilità del gettito, le riduzioni dell'imposta vengono limitate a otto anni e diminuiranno con l'aumento dell'effettivo di veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi.
- Con il modello fiscale A, le basi di calcolo per l'imposta di circolazione devono essere adeguate solo se i valori di compensazione tecnica subiscono variazioni considerevoli a seguito dello sviluppo tecnologico. Nei modelli fiscali B e C le tariffe fiscali devono invece presumibilmente essere adeguate ogni anno. Nel caso dei modelli fiscali B e C occorre pertanto attendersi che l'onere fiscale possa variare da un anno all'altro. Ciò potrebbe suscitare incomprensione tra i contribuenti, tanto più che il metodo di calcolo

¹⁹ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 49.

delle imposte di circolazione è complesso e quindi difficile da spiegare. In caso di modifiche sostanziali potrebbe anche succedere che i parametri di calcolo vadano ripensati per garantire la stabilità a lungo termine del gettito. I modelli fiscali B e C celano quindi rischi maggiori rispetto al modello fiscale A.

4.2. Per altre categorie di veicoli

Le attuali imposte di circolazione si basano sulla cilindrata non solo per le automobili, bensì anche per gli altri veicoli a motore. Con la presente revisione si intende adeguare questi modelli fiscali. Tali adeguamenti riguardano 19 tipi di veicoli.²⁰

Per questi tipi di veicoli occorre creare un modello fiscale differenziato. A titolo di novità, i motoveicoli andranno ad esempio tassati in base alla potenza standard. Per gli altri veicoli occorre scegliere il peso totale quale base di calcolo per le imposte di circolazione. In tale contesto, il peso e la potenza supplementari dovuti al sistema di propulsione, come per le automobili, devono essere compensati con l'ausilio di un valore di compensazione tecnica, al fine di garantire la parità di trattamento fiscale dei veicoli dotati di diversi tipi di propulsione. Inoltre, questi veicoli dovranno beneficiare delle stesse riduzioni dell'imposta concesse alle automobili.

Poi la presente revisione deve essere colta quale occasione per semplificare l'attuale sistema di tassazione per carri con motore e veicoli agricoli. A tale scopo si intende riunire alcune sottocategorie di veicoli e semplificare leggermente le imposte di circolazione per singole categorie di veicoli.

Tali novità sono concepite in modo tale che le entrate derivanti da queste imposte di circolazione rimangano invariate senza tenere conto del sistema di bonus.²¹ A quanto ammonteranno le minori entrate a seguito del sistema di bonus non è stato calcolato, dato che attualmente i veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico sono molto pochi o inesistenti. Con una quota crescente di veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico sono quindi da attendersi perdite di entrate fiscali. Tuttavia, per via della limitazione temporale della riduzione d'imposta, del suo carattere moderato e del fatto che la sostituzione dei veicoli con motore a combustione interna con veicoli con motore elettrico richiederà del tempo, tali perdite saranno soltanto esigue. Il sistema di bonus comporta quindi solo lievi perdite di entrate fiscali facilmente sopportabili.

5. Verifica del nuovo modello fiscale

La EBP ha previsto l'evoluzione dell'effettivo di veicoli per il Cantone dei Grigioni fino al 2050 (cfr. figura 1). Stando a questa previsione, nel 2035 circa la metà dei veicoli immatricolati nel Cantone dei Grigioni sarà dotata di sistema di propulsione elettrico. Perciò, a partire dal 2035 non saranno più necessari incentivi per l'acquisto di veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico (cfr. le spiegazioni al n. II.3.7.1.). Il sistema di bonus proposto dovrà pertanto scadere il 31 dicembre 2034.

Di conseguenza, nel 2035 il gettito fiscale per singola automobile elettrica sarà presumibilmente superiore a quello odierno nonostante le compensazioni tecniche. Perciò, in base alle previsioni attuali nel 2035 il modello fiscale proposto non soddisferà più l'obiettivo della neutralità del gettito. Lo stesso vale per l'obiettivo della stabilità del gettito, in quanto nel 2035 anche il gettito fiscale totale sarà probabilmente superiore a quello attuale. Se si rimane

²⁰ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 13.

²¹ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, rapporto finale del 12 settembre 2024, p. 47.

fedeli agli obiettivi della neutralità e della stabilità del gettito, il modello fiscale proposto andrà di conseguenza adeguato nel 2035.

Sarà necessario procedere ad adeguamenti anche qualora la quota di veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico presenti un'evoluzione diversa rispetto a quanto ipotizzato. Se nel 2034 questa quota sarà ancora nettamente inferiore al 50 %, si dovrà esaminare se il sistema di bonus debba essere mantenuto per promuovere ulteriormente l'acquisto di veicoli elettrici. Se nel 2034 la quota di veicoli elettrici dovesse superare nettamente il 50 %, con il modello fiscale proposto gli obiettivi della neutralità e della stabilità del gettito non saranno più raggiunti già prima del 2035. Infine, nel 2035 potrà risultare necessario un adeguamento generale del modello fiscale proposto per tenere conto delle condizioni e degli sviluppi mutati nel settore della mobilità elettrica.

Per poter reagire tempestivamente a simili sviluppi, il Governo verificherà su base continua l'evoluzione dei parametri di calcolo alla base del modello fiscale proposto e se le ipotesi formulate si concretizzeranno. Se la previsione della EBP dovesse diventare realtà, nel 2034 il Governo sottoporrà al Gran Consiglio una revisione parziale della LALCStr al fine di adeguare le imposte di circolazione alle nuove condizioni quadro.

III. Spiegazioni relative alle singole disposizioni

Titolo

In tedesco, la LALCStr si chiama attualmente «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr». Nel diritto federale, tale titolo non esiste in tedesco. In tedesco, la Confederazione ha chiamato la corrispondente legge federale «Strassenverkehrsgesetz». Con la presente revisione si intende adeguare il titolo tedesco della LALCStr alla terminologia federale. Il titolo italiano rimane invariato, in quanto corrisponde al diritto federale. Lo stesso vale per il titolo romancio.

1. Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

L'art. 106 cpv. 1 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01) obbliga i Cantoni a emanare le necessarie prescrizioni esecutive della legge federale sulla circolazione stradale e a designare le autorità competenti. La LALCStr va oltre almeno nel senso che designa anche le autorità competenti per la procedura di multa disciplinare secondo la legge federale sulla circolazione stradale. Appare quindi necessario definire l'oggetto del p-LALCStr nell'art. 1 p-LALCStr.

Art. 2 Delega di compiti

L'art. 2 p-LALCStr viene ripreso senza modifiche dal diritto vigente (art. 1 LALCStr).

Art. 3 Rimozione di veicoli

Questa regolamentazione viene ripresa dal diritto vigente (art. 4 LALCStr).

Art. 4 Viaggi di servizio

Questa regolamentazione viene ripresa dal diritto vigente (art. 5 LALCStr).

2. Regolazione del traffico

Gli art. 5-8 p-LALCStr vengono sostanzialmente ripresi dal diritto vigente (cfr. art. 6-9 LALCStr).

L'unica novità riguarda l'art. 6 cpv. 4 p-LALCStr. In questa regolamentazione si intende a titolo di novità ancorare il particolare ordinamento dei rimedi giuridici attualmente disciplinato nell'art. 20 LALCStr. In questo modo è possibile abrogare il titolo della sezione «5. Rimedi giuridici», poiché in esso sono disciplinate soltanto le vie di ricorso speciali per l'impugnazione di decisioni prese dai comuni in virtù dell'art. 7 cpv. 3 LALCStr. Questa novità è di rilievo soltanto in relazione alla sistematica. Essa non comporta alcuna modifica a livello di contenuto.

3. Imposte di circolazione

Le entrate derivanti dalle imposte di circolazione e dagli altri tributi dell'UC confluiscono nel conto stradale se superano le spese dell'UC (art. 56 cpv. 1 lett. b LStra). Le imposte di circolazione sono dunque imposte speciali strutturate quali imposte a destinazione vincolata.²² Tuttavia, in questo modo non vengono tassate operazioni di scambio di atti giuridici e di scambi economici, come da definizione del termine tedesco «Verkehrssteuer», bensì vengono tassati veicoli a motore e rimorchi.²³ A titolo di novità, il Governo propone perciò di cambiare il termine tedesco da «Verkehrssteuer» a «Strassenverkehrssteuer».

3.1. Principi generali

Art. 9 Assoggettamento

Il contenuto di questa regolamentazione corrisponde al diritto vigente (art. 10 LALCStr, art. 13 cpv. 1 e 3 dell'ordinanza della legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale [OLALCStr; CSC 870.110]).

A titolo di novità si intende prevedere che le imposte di circolazione debbano essere arrotondate per eccesso o per difetto a franchi interi. Una simile regolamentazione esiste ad esempio nei Cantoni di *Argovia*, *Lucerna* e *Zugo*. Essa è indicata per motivi pratici. L'UC parte dal presupposto che la nuova regolamentazione di arrotondamento non comporti né maggiori, né minori entrate.

Art. 10 Esenzione

Il contenuto di questa regolamentazione corrisponde al diritto vigente (art. 12 LALCStr, art. 1 cpv. 1 n. 14 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi [CSC 870.120]). Le formulazioni sono state leggermente adeguate. Non vi sono modifiche a ciò associate.

Art. 11 Riduzione dell'imposta

Nell'art. 11 cpv. 1 lett. a p-LALCStr, viene ripresa la prassi attuale di cui all'art. 13 cpv. 1 LALCStr. Essa prevede che non solo i veicoli a motore e i rimorchi immatricolati a nome dei comuni beneficino di riduzioni dell'imposta pari al 50 %, bensì anche i veicoli a motore e i rimorchi immatricolati a nome delle regioni. Lo stesso vale per i veicoli immatricolati a nome di enti responsabili istituiti da comuni e regioni per adempiere insieme un compito pubblico loro spettante. Ciò vale indipendentemente dalla forma giuridica scelta per la collaborazione intercomunale o interregionale. A questa nuova formulazione non è associata alcuna modifica

²² DTF 124 I 289 consid. 3a.

²³ MARKUS REICH, *Steuerrecht*, 3a ed., Zurigo/Basilea/Ginevra 2020, pag. 25

giuridica.

L'art. 11 cpv. 1 lett. b e c p-LALCStr corrisponde all'art. 13 cpv. 1 lett. b e c LALCStr. A tale riguardo vengono proposti unicamente adeguamenti terminologici.

Il sistema di bonus deve invece essere riconfigurato (cfr. a tale proposito le spiegazioni al n. II.3.7.1.). Con l'entrata in vigore della presente revisione, le imposte di circolazione dovranno essere ridotte unicamente per i veicoli a motore dotati di sistemi di propulsione alternativi (art. 11 cpv. 2 lett. a p-LALCStr). Il termine «veicoli a motore dotati di sistemi di propulsione alternativi» si riferisce a tutti i veicoli a motore che non traggono la loro energia di propulsione da un motore a combustione interna. Attualmente vi rientrano principalmente i veicoli elettrici a batteria (BEV), i veicoli a celle a combustibile (FCEV) e i veicoli ibridi plug-in (PHEV). A questi veicoli e ad altri veicoli che non traggono la loro energia di propulsione da un motore a combustione interna può essere concessa una riduzione dell'imposta del 15-30 %. La possibilità di ottenere tale riduzione scadrà il 31 dicembre 2030. Dal 1° gennaio 2031 le imposte di circolazione dovranno essere ridotte unicamente per veicoli a motore senza emissioni di CO₂. Per tali veicoli dovrà essere possibile richiedere una riduzione dell'imposta pari al 15 % fino al 31 dicembre 2034 (art. 11 cpv. 2 lett. b p-LALCStr). Dal 1° gennaio 2031 i veicoli ibridi plug-in non potranno più beneficiare di una riduzione dell'imposta. Con questo sistema di bonus si intende mantenere l'effetto di incentivazione ecologico dell'imposta di circolazione, nella misura in cui ciò risulti necessario con le condizioni quadro mutate.

Per poter adeguare le riduzioni dell'imposta alle condizioni quadro mutate, il Governo deve essere autorizzato a stabilire nell'OLALCStr i veicoli a motore aventi diritto a una riduzione, le aliquote di riduzione e la procedura (art. 11 cpv. 3 p-LALCStr).

Art. 12 Adeguamento al rincaro

Attualmente le imposte di circolazione non vengono adeguate al rincaro. Finora il mancato adeguamento al rincaro ha potuto essere compensato con l'aumento del numero di veicoli immatricolati. A medio e lungo termine si prevede una stagnazione del numero di veicoli immatricolati. Inoltre, dal 2022 il rincaro è nuovamente in aumento. Si deve quindi partire dal presupposto che a medio e lungo termine le entrate reali derivanti dalle imposte di circolazione diminuiranno, se le imposte di circolazione non verranno adeguate al rincaro. Per garantire la stabilità del gettito appare perciò necessario adeguare le imposte di circolazione al rincaro.

A quanto risulta, al momento solo sei Cantoni prevedono una compensazione del rincaro per le imposte di circolazione.²⁴ Le relative regolamentazioni si possono suddividere in tre categorie:

Nel Cantone di *Basilea Campagna* le imposte di circolazione vengono adeguate al rincaro ogni anno.

- Nei Cantoni di *Neuchâtel* e del *Vallese* il Governo può adeguare al rincaro le imposte di circolazione se l'indice nazionale dei prezzi al consumo aumenta del 5 %.
- Nei Cantoni di *Svitto* e di *Friburgo* il legislativo può adeguare la tariffa fiscale se l'indice nazionale dei prezzi al consumo è aumentato del 5 %. Nel Cantone di *Argovia*, a partire dal 1° gennaio 2026 il Gran Consiglio potrà adeguare le tariffe fiscali al rincaro se l'indice nazionale dei prezzi al consumo avrà subito una variazione duratura del 5 % e se il finanziamento basato sullo stato dei fondi del conto stradale lo permetterà o lo renderà necessario.

Il diritto cantonale prevede attualmente una compensazione del rincaro principalmente nel

²⁴ Rapporto per l'indagine conoscitiva del Cantone di Argovia del 23 gennaio 2023, p. 31.

diritto fiscale (art. 4 della legge sulle imposte per il Cantone dei Grigioni [LIG; CSC 720.000]) e per la retribuzione dei collaboratori cantonali (art. 20 della legge sul rapporto di lavoro dei collaboratori del Cantone dei Grigioni [legge sul personale, LCPers; CSC 170.400]) nonché per la retribuzione degli insegnanti (art. 66 cpv. 4 della legge per le scuole popolari del Cantone dei Grigioni [legge scolastica; CSC 421.000]). Nel diritto fiscale la decisione in merito alla concessione della compensazione del rincaro spetta all'Amministrazione delle imposte, nel diritto sul personale al Governo.

L'art. 12 p-LALCStr non prevede un adeguamento al rincaro automatico. Esso si limita a concedere all'autorità competente la possibilità di procedere a un adeguamento al rincaro se i presupposti legislativi sono soddisfatti. Rientra nel potere discrezionale dell'autorità competente decidere se avvalersi di tale facoltà. Come nel diritto sul personale, questa decisione deve quindi essere attribuita al Governo. L'UC non sembra idoneo a tale scopo.

Art. 13 Riscossione dell'imposta

Attualmente, la procedura di riscossione dell'imposta è disciplinata soltanto a livello di ordinanza (art. 11 e art. 14 OLALCStr). A titolo di novità è previsto che i relativi pilastri essenziali vengano ancorati nella LALCStr. Dal punto di vista del contenuto, la regolamentazione attuale rimane invariata.

3.2. Calcolo delle imposte

Art. 14 Principi di calcolo

Nell'art. 14 cpv. 1 p-LALCStr si intende stabilire in base a quali parametri di calcolo vengono determinate le imposte di circolazione. I motivi della scelta di tali parametri di calcolo sono già stati illustrati (cfr. le spiegazioni precedenti ai n. II.3. e II.4.).

Mentre per i veicoli con motore a combustione interna occorre tuttora considerare il peso totale e la potenza standard (art. 14 cpv. 2 p-LALCStr), per i veicoli che traggono la propria energia da batterie o celle a idrogeno occorre adeguare i parametri di calcolo. Questi veicoli sono più pesanti di veicoli comparabili dotati di motore a combustione interna soprattutto a causa del peso supplementare delle batterie utilizzate come accumulatori di energia (cfr. le spiegazioni precedenti al n. II.3.2.). Inoltre, la potenza standard di un veicolo con motore a combustione interna può essere comparata solo limitatamente alla potenza standard di un veicolo con motore elettrico (cfr. le spiegazioni precedenti al n. II.3.3.). Per trattare dal punto di vista fiscale i veicoli che traggono energia da batterie o da celle a idrogeno allo stesso modo dei veicoli con motore a combustione interna occorre pertanto prevedere valori di compensazione tecnica per il peso totale e la potenza standard. Per i veicoli elettrici a batteria tali valori ammontano all'80 % del peso totale e al 70 % della potenza standard complessiva, per veicoli ibridi plug-in al 90 % del peso totale e all'85 % della potenza standard complessiva (art. 14 cpv. 3 p-LALCStr). Con questi valori di compensazione tecnica, le diverse tecnologie di propulsione vengono equiparate in base allo stato attuale della tecnica.

A seguito dello sviluppo tecnico i valori di compensazione tecnica possono subire variazioni. Ciò può fare sì che le imposte di circolazione per veicoli con motore elettrico non si trovino più in un rapporto adeguato rispetto alle imposte di circolazione dovute per veicoli comparabili con motore a combustione interna. Per poter evitare simili disparità di trattamento senza dover sottoporre a revisione la LALCStr, il Governo deve essere autorizzato ad adeguare i valori di compensazione tecnica a livello di ordinanza, nella misura in cui ciò sia necessario per poter trattare in modo uguale dal profilo fiscale i veicoli con tecnologie di propulsione diverse (art. 14 cpv. 4 p-LALCStr).

Art. 15 Automobili

Questa regolamentazione stabilisce le future modalità di tassazione delle automobili. Le ragioni di questo modello fiscale e i parametri di calcolo determinanti sono già stati illustrati (cfr. le spiegazioni precedenti al n. II.3. e II.4.1.).

Art. 16 Motoveicoli e motoleggere

Attualmente, le imposte di circolazione per motoveicoli e motoleggere si basano sulla cilindrata (art. 1 cpv. 1 n. 6 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi). A titolo di novità, l'imposta di circolazione deve essere calcolata sulla base della potenza standard. L'ammontare d'imposta rimane invariato e pari a 56.70 franchi (art. 16 cpv. 1 p-LALCStr).

L'art. 16 cpv. 2 p-LALCStr corrisponde all'art. 1 cpv. 1 n. 7 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi.

Art. 17 Autocarri e autoarticolati

Questa regolamentazione viene ripresa dall'art. 1 cpv. 1 n. 3 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi.

Art. 18 Macchine semoventi, carri di lavoro e rimorchi di lavoro

Questa regolamentazione viene ripresa dall'art. 1 cpv. 1 n. 10 e 11 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi.

Art. 19 Altri veicoli a motore

Questa regolamentazione corrisponde all'art. 1 cpv. 1 n. 2 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi. In questo articolo vengono inoltre integrati i casi di applicazione di cui all'art. 1 cpv. 1 n. 12 e 13 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi.

Nell'art. 19 p-LALCStr devono inoltre essere disciplinate le imposte di circolazione per i tipi di veicoli per i quali le attuali imposte di circolazione basate sulla cilindrata devono essere sostituite da un'imposta sul peso. Dal punto di vista normativo ciò viene attuato determinando le imposte di circolazione sulla base di un'aliquota d'imposta semplice dipendente dal peso totale.

Art. 20 Semirimorchi, rimorchi eccezionali e altri rimorchi

Questa regolamentazione viene ripresa senza modifiche a livello di contenuto dall'art. 1 cpv. 1 n. 5 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi.

Art. 21 Imposte speciali

1. Autoveicoli, altri veicoli a motore e rimorchi con targhe professionali

Questa regolamentazione viene ripresa senza modifiche a livello di contenuto dall'art. 1 cpv. 1 n. 8 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi.

Art. 22 2. Veicoli a motore con targhe trasferibili

Questa regolamentazione corrisponde sostanzialmente all'art. 12 OLALCStr. Con la presente revisione si intende adeguare la regolamentazione in questione nel senso che per il calcolo delle imposte di circolazione per veicoli a motore con targhe trasferibili non dovrà più essere

determinante la tariffa fiscale più elevata, bensì l'ammontare d'imposta più elevato effettivamente dovuto. In tal modo si tiene conto del fatto che la riduzione dell'imposta può influire sull'ammontare d'imposta. Per questa ragione, se ci si rifà alla tariffa fiscale non è sempre possibile garantire che per veicoli a motore con targhe trasferibili l'imposta di circolazione venga fissata in base all'importo d'imposta più elevato. A titolo di novità, per calcolare le imposte di circolazione per veicoli a motore con targhe trasferibili occorre perciò prendere quale base l'importo d'imposta «del veicolo soggetto all'imposta più elevata» (art. 22 cpv. 1 p-LALCStr).

Il supplemento per ogni ulteriore veicolo rimane fissato al 20 % dell'ammontare d'imposta determinante (art. 22 cpv. 2 p-LALCStr).

Il nuovo diritto non deve prevedere alcuna regolamentazione particolare per macchine semoventi, carri di lavoro e rimorchi di lavoro. In futuro macchine semoventi, carri di lavoro e rimorchi di lavoro dovranno essere tassati allo stesso modo degli altri veicoli con targhe trasferibili.

Art. 23 3. Veicoli a motore con licenza temporanea

Attualmente, le imposte di circolazione per veicoli a motore con licenza temporanea sono disciplinate nell'art. 1 cpv. 1 n. 15 dell'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi. La regolamentazione in questione deve essere ripresa nel p-LALCStr nella misura in cui preveda la riscossione di imposte di circolazione sotto forma di forfetarie giornaliere. La loro entità deve però essere disciplinata nel p-LALCStr soltanto in relazione al fatto che la forfetaria giornaliera viene limitata a 30 franchi (art. 23 cpv. 1 p-LALCStr). A titolo di novità, il Governo deve poter stabilire l'ammontare d'imposta a livello di ordinanza. Lo stesso vale per l'importo della cauzione da depositare quale garanzia.

4. Tasse di circolazione

Attualmente le tasse di circolazione sono disciplinate nell'art. 11 e nell'art. 14 LALCStr. È previsto che le relative regolamentazioni vengano riunite nell'art. 24 p-LALCStr.

I requisiti posti alla base legale delle tasse sono inferiori rispetto a quelli posti alle imposte, poiché le tasse devono essere calcolate in base al valore della prestazione fornita e il loro ammontare è limitato dal principio della copertura dei costi nonché dal principio di equivalenza. A livello legislativo è pertanto sufficiente stabilire la cerchia delle persone assoggettate, l'oggetto della tassa e l'emolumento di base massimo. Le ulteriori regolamentazioni possono essere stabilite a livello di ordinanza. Il legislatore cantonale ha già scelto questo approccio nel diritto vigente e intende mantenerlo.

A titolo di novità la rinuncia alla riscossione di tasse deve però essere disciplinata già nel p-LALCStr (art. 24 cpv. 1 p-LALCStr). Attualmente tale possibilità risulta solamente dall'art. 4 dell'ordinanza concernente le tasse nel settore della circolazione stradale (OTCS; CSC 870.130). Appare opportuno abrogare la regolamentazione in questione. Le altre modifiche sono di carattere meramente terminologico e, con riferimento all'unione dell'art. 11 e dell'art. 14 LALCStr, di importanza per la sistematica. La situazione giuridica non subisce modifiche.

5. Procedura penale

Rinuncia a una norma penale cantonale (art. 15 LALCStr)

La LALCStr contiene attualmente una disposizione penale che consente di punire con la multa fino a 1000 franchi la contravvenzione a disposizioni della LALCStr o a prescrizioni emanate

in base a essa (art. 15 LALCStr). Se nel nuovo diritto venisse inserita una regolamentazione corrispondente, su questa base sarebbe possibile multare le persone che non pagano le tasse sul traffico stradale. Secondo la giurisprudenza del Tribunale federale e la dottrina, una disposizione penale di questo tipo è ammissibile.²⁵

L'UC non ritiene necessaria una tale disposizione penale. Secondo la sua esperienza, la maggior parte delle persone paga le tasse sul traffico stradale quando viene chiamata a farlo. In pochi casi occorre riscuotere le tasse sul traffico stradale tramite la procedura di esecuzione. Che una norma penale aumenti la disponibilità a pagare le tasse sul traffico stradale e quindi ne faciliti l'attuazione appare improbabile. Si deve perciò rinunciare ad ancorare nel p-LALCStr una norma penale cantonale.

Art. 25 Procedura della multa disciplinare

L'art. 25 p-LALCStr corrisponde al diritto vigente (art. 19 LALCStr).

6. Disposizioni finali

Il Governo intende porre in vigore il nuovo diritto con l'inizio del nuovo periodo fiscale, vale a dire con effetto al 1° gennaio 2027 (cfr. le spiegazioni al n. V.). Perciò è necessario prevedere una disposizione transitoria solo per la riduzione dell'imposta.

Conformemente all'art. 13 cpv. 2 LALCStr, le imposte di circolazione vanno ridotte del 60-80 % per veicoli a motore a basse emissioni con sistemi di propulsione tradizionali o alternativi. Il Governo ha concretizzato questa regolamentazione negli art. 15 e 16 OLALCStr. Secondo la prassi, le relative regolamentazioni vengono interpretate nel senso che la riduzione, una volta concessa, vale fino al ritiro dalla circolazione del veicolo a motore. Perciò risulta necessario stabilire se queste riduzioni dell'imposta debbano valere anche con il nuovo diritto.

Ciò va respinto per motivi di uguaglianza giuridica. Se le attuali riduzioni dell'imposta continuassero a valere, i detentori dei veicoli interessati continuerebbero a beneficiare di riduzioni dell'imposta comprese tra il 60 e l'80 %. Si troverebbero così in una situazione nettamente migliore rispetto ai detentori i cui veicoli vengono immatricolati nel Cantone dei Grigioni dopo l'entrata in vigore del nuovo diritto e che beneficiano al massimo di una riduzione dell'imposta compresa tra il 15 e il 30 %. Una tale disparità di trattamento non è giustificabile sotto il profilo oggettivo. Per questa ragione occorre prevedere che le riduzioni dell'imposta concesse secondo il vecchio diritto per veicoli a basse emissioni con sistemi di propulsione tradizionali e alternativi decadano con l'entrata in vigore del nuovo diritto (art. 26 cpv. 1 p-LALCStr).

Al fine di attenuare il passaggio dall'attuale al nuovo modello di riduzione per i detentori di veicoli interessati, questi dovranno continuare a beneficiare di riduzioni dell'imposta se soddisfano le condizioni di cui all'art. 11 cpv. 2 p-LALCStr (art. 26 cpv. 2 p-LALCStr). Con l'entrata in vigore del nuovo diritto, la riduzione dell'imposta decadrà solo per i detentori di veicoli a motore a basse emissioni con sistema di propulsione tradizionale. Negli altri casi la riduzione fiscale si ridurrà al 15-30 %. In tal modo questi detentori di veicoli continueranno a beneficiare di riduzioni fiscali per altri otto anni (veicoli dotati di sistema di propulsione elettrico o a celle a combustibile) rispettivamente quattro anni (veicoli ibridi plug-in).

²⁵ DTF 134 I 293 consid. 3.2; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zurigo/San Gallo 2020, n. 1208).

IV. Modifiche di altri atti normativi

1. Legge stradale del Cantone dei Grigioni

Art. 55 Finanziamento speciale, competenze, limitazioni

Conformemente all'art. 55 cpv. 3 LStra il Gran Consiglio stabilisce con il preventivo il sussidio ordinario dai fondi pubblici destinato al conto stradale. Questo sussidio ammonta almeno al 25 % e al massimo al 75 % delle imposte di circolazione. Tale regolamentazione va adeguata alla nuova terminologia della LALCStr sostituendo il termine imposte sulla circolazione con imposte di circolazione.

Art. 56 Entrate

L'art. 56 cpv. 1 lett. b LStra prevede che le tasse di circolazione, nonché altri tributi e multe disciplinari, dedotte le spese per l'UC e per i compiti della Polizia cantonale legati alla circolazione confluiscono nel conto stradale.

Questa regolamentazione deve essere riveduta in tedesco poiché le «Verkehrssteuern» devono essere chiamate «Strassenverkehrssteuern». Il Governo propone di rinunciare a questa modifica e di parlare unicamente dei «tributi» riscossi dall'UC. Il termine «tributi» comprende tutte le prestazioni in denaro che terzi devono all'UC nel settore stradale e della navigazione. Vi rientrano anche le imposte di circolazione. La regolamentazione attuale esprime tale concetto indicando le tasse di circolazione e gli altri tributi nell'art. 56 cpv. 1 lett. b LStra. Questa formulazione può essere semplificata prevedendo che i tributi riscossi dall'UC confluiscono nel conto stradale se superano le spese dell'UC.

È inoltre necessario precisare il concetto di «multe disciplinari». Dal 1° gennaio 2018, secondo la procedura di multa disciplinare federale non sono più punite solo fattispecie penali di diritto in materia di circolazione stradale, bensì anche fattispecie penali disciplinate in 17 ulteriori leggi federali (cfr. art. 1 della legge sulle multe disciplinari [LMD; RS 314.1]). Inoltre esistono numerose procedure di multa disciplinare cantonali (cfr. ad es. art. 36k della legge sulla polizia del Cantone dei Grigioni [LPol; CSC 613.000]; art. 45 cpv. 4 della legge sulla protezione della natura e del paesaggio del Cantone dei Grigioni [legge cantonale sulla protezione della natura e del paesaggio, LCNP; CSC 496.000]). Il termine «multe disciplinari» si riferisce a tutte le entrate realizzate mediante queste procedure. Il conto stradale può tuttavia beneficiare solo delle entrate conseguite dalla Polizia cantonale tramite le multe disciplinari di diritto in materia di circolazione stradale, se superano le spese della Polizia cantonale legate alla circolazione. Ciò deve essere chiarito con la nuova formulazione proposta (art. 56 cpv. 1 lett. b^{bis} p-LStra).

Le modifiche proposte hanno un carattere esclusivamente terminologico. La situazione giuridica non subisce modifiche.

2. LI alla LNI

Il diritto cantonale in materia di navigazione non prevede norme penali cantonali. Di conseguenza vanno perseguite e giudicate penalmente solo le fattispecie penali in materia di navigazione federali. Le modalità di svolgimento di questi procedimenti sono state disciplinate in modo esaustivo dalla Confederazione nel Codice di diritto processuale penale svizzero (codice di procedura penale, CPP; RS 312.0) e nella LMD, nella misura in cui non abbia autorizzato i Cantoni a emanare disposizioni integrative. Manca una corrispondente autorizzazione per quanto riguarda l'obbligo dei detentori di battelli di fornire informazioni. Il Cantone dei Grigioni non è pertanto autorizzato a disciplinare l'obbligo d'informazione in questione. L'art. 15 cpv. 2 LI alla LNI risulta quindi contrario al diritto federale, al pari della

disposizione analoga nella LALCStr (art. 3 LALCStr). Pertanto l'art. 15 cpv. 2 LI alla LNI deve essere abrogato.

V. Entrata in vigore

Il Governo intende sottoporre il presente progetto legislativo per decisione al Gran Consiglio nella sessione di febbraio 2026. Se il progetto sarà accettato, l'UC inizierà ad adeguare il sistema informatico «cari» ai nuovi requisiti fiscali. Questi lavori sono complessi. Richiedono ingenti risorse sia dal punto di vista tecnico sia in termini di personale nonché un'attenta pianificazione e implementazione per garantire una transizione senza intoppi. I lavori necessari dureranno presumibilmente dieci mesi. Pertanto il presente progetto potrà essere posto in vigore al più presto il 1° gennaio 2027.

VI. Conseguenze in termini di personale e finanziarie

1. Per il Cantone

Il presente progetto mira a rendere le imposte di circolazione stabili e neutrali in relazione al gettito. Probabilmente le entrate derivanti dalle imposte di circolazione rimarranno quindi invariate. Le conseguenze finanziarie del progetto si limitano perciò alle spese per l'adeguamento del programma informatico «cari». Tali costi dovrebbero ammontare all'incirca a 100 000 franchi.

Il progetto non ha conseguenze in termini di personale.

2. Per i comuni e le regioni

Il presente progetto non ha conseguenze né in termini di personale né finanziarie per i comuni e le regioni.

Elenco delle abbreviazioni

UNA	Ufficio per la natura e l'ambiente
BEV	Veicoli elettrici a batteria, senza motore a combustione interna
EBP	EBP Schweiz AG
LI alla LNI	Legge d'introduzione alla legge federale sulla navigazione interna (CSC 877.100)
LALCStr	Legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr; CSC 870.100)
p-LALCStr	Progetto di legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicles I veicoli a celle a combustibile sono veicoli che utilizzano una cella a combustibile per convertire l'energia dall'idrogeno (o dal metanolo) in energia elettrica, la quale viene utilizzata per alimentare un motore elettrico. Dal punto di vista della tecnologia dei veicoli, FCEV e PHEV sono molto simili. Se la batteria può essere caricata anche dall'esterno, un veicolo FCEV diventa un PHEV.
NEDC	Nuovo ciclo di guida europeo Il NEDC è una procedura standard in cui i veicoli vengono testati in laboratorio in condizioni controllate. I veicoli vengono fatti funzionare su un banco di prova a velocità e carichi fissi e vengono misurati il consumo di carburante e le emissioni di sostanze inquinanti.
LCNP	Legge sulla protezione della natura e del paesaggio del Cantone dei Grigioni (legge cantonale sulla protezione della natura e del paesaggio, LCNP; CSC 496.000);
LMD	Legge sulle multe disciplinari (LMD; RS 314.1)
PHEV	Veicolo elettrico ibrido plug-in I PHEV sono veicoli azionati da una combinazione di motore elettrico e motore a combustione interna; la batteria può essere caricata esternamente. Di solito i PHEV sono in grado di percorrere tra i 40 e gli 80 km in modalità puramente elettrica.
LPol	Legge sulla polizia del Cantone dei Grigioni (CSC 613.000)
OLALCStr	Ordinanza della legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (OLALCStr; CSC 870.110)
LStra	Legge stradale del Cantone dei Grigioni (CSC 807.100)
UC	Ufficio della circolazione
OTCS	Ordinanza concernente le tasse nel settore della circolazione stradale (OTCS; CSC 870.130)
LCStr	Legge federale sulla circolazione stradale (RS 741.01)
WLTP	Wordwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure La WLTP è una procedura di prova per il consumo di carburante e le emissioni di veicoli a motore leggeri. Essa mira da un lato a fornire valori più prossimi alla realtà rispetto alla procedura di prova NEDC, dall'altro a rendere possibile un confronto a livello mondiale tra i veicoli in termini di consumi ed emissioni. In Svizzera la WLTP è in vigore dal 2021.