



ottobre 2021 (progetto da porre in consultazione)

Rapporto esplicativo concernente la revisione dell'ordinanza sull'efficienza energetica (nuovo metodo di calcolo per l'etichetta Energia per le automobili)

Indice

1. Punti essenziali dell'avamprogetto1

1.1 Situazione iniziale1

1.2 Obiettivi1

1.3 Nuovo metodo di calcolo2

1.4 Adeguamento delle disposizioni generali2

2. Conseguenze finanziarie, a livello di personale e di altro tipo per Confederazione, Cantoni e Comuni3

3. Conseguenze su economia, ambiente e società3

4. Rapporto con il diritto europeo3

1. Punti essenziali dell'avamprogetto

Le modifiche previste all'ordinanza del 1° novembre 2017 sull'efficienza energetica (OEEne, RS 730.02) apportano adeguamenti al metodo di calcolo per la classificazione delle automobili nelle categorie di efficienza energetica e alle disposizioni generali.

1.1 Situazione iniziale

Le disposizioni concernenti le indicazioni del consumo di energia e le ulteriori caratteristiche di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri sostengono gli acquirenti e i noleggiatori di automobili al momento dell'acquisto o del noleggio di tali veicoli (noleggi a lungo termine, detti anche abbonamenti auto). Le informazioni garantiscono che, tra le altre cose, il consumo, le emissioni di CO₂ e, nel caso delle automobili, la categoria di efficienza energetica siano presentate in modo trasparente e possano quindi essere prese in considerazione al momento della decisione d'acquisto. L'etichettaEnergia per le automobili deve essere apposta in modo ben visibile su ogni veicolo nuovo e deve informare gli interessati nei punti vendita o di esposizione.

L'attuale metodo per il calcolo delle categorie di efficienza energetica prevede che l'offerta di mercato – sulla base delle approvazioni del tipo (TG) – venga ripartita annualmente, a seconda della relativa classe di efficienza energetica, in sette gruppi delle stesse dimensioni ovvero le categorie da A a G. Si prevede che verso la fine del 2021 sarà possibile immatricolare i veicoli utilizzando i dati specifici del veicolo (certificato di conformità europeo, CoC) invece della generica approvazione del tipo, partendo dal presupposto che i principali operatori di mercato saranno rapidamente disposti a immatricolare i loro modelli attraverso il CoC e che quindi, già dal 2022, l'approvazione del tipo perderà importanza nell'immatricolazione delle categorie dei veicoli in questione. Per l'etichettaEnergia, questo significa che in futuro non sarà più possibile rappresentare un'offerta di mercato capillare sulla base dell'approvazione del tipo. Le approvazioni del tipo erano inoltre fortemente influenzate dai modelli con motori a combustione. Per molti modelli con motore a combustione, sono state spesso elaborate numerose approvazioni del tipo per rappresentare le diverse versioni. Al contrario, nel caso dei veicoli elettrici, spesso è stato elaborato solo un numero molto limitato di approvazioni del tipo per modello, dato che ci sono meno versioni. Questo ha fatto sì che i veicoli elettrici efficienti siano sottorappresentati nella classificazione nelle categorie, comportando alcune distorsioni nel calcolo dei limiti delle categorie stesse. Pertanto, finora nella categoria di efficienza energetica A vi erano anche modelli il cui consumo generava emissioni di CO₂ significativamente superiori all'obiettivo di 118 g/km.

1.2 Obiettivi

Con la presente revisione dell'OEEne, sarà rielaborato il metodo di calcolo per la determinazione dei limiti delle categorie e la classificazione delle automobili nelle classi di efficienza energetica. Il nuovo metodo di calcolo persegue i seguenti obiettivi:

- la classificazione nelle categorie di efficienza sarà più conforme alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ e sosterrà ancora meglio il raggiungimento dei valori limite da esse prescritti;
- per la classificazione, anche in futuro si prenderà in considerazione anche l'impiego di energia per la produzione dei carburanti e dell'elettricità; si continuerà quindi a utilizzare come base l'equivalente benzina per l'energia primaria;
- l'efficienza energetica rimane il criterio per la classificazione delle automobili nelle categorie di efficienza energetica. Una semplice etichetta CO₂ non è compatibile con la legge sull'energia, poiché darebbe un trattamento preferenziale a determinate tecnologie che non generano tante emissioni di CO₂, ma consumano tanta energia. Inoltre, non sarebbe ammissibile sulla base dell'attuale base giuridica (legge sull'energia, LEne).

In vista dell'abrogazione delle approvazioni del tipo svizzero e dell'introduzione dell'immatricolazione specifica basata sul CoC, nella pratica non sarà più possibile rappresentare l'offerta del mercato come

prima. Pertanto, l'adeguamento del metodo di calcolo sarà orientato alla nuova situazione in cui vengono considerati i dati del veicolo (abrogazione dell'approvazione del tipo) e, al contempo, eviterà le distorsioni che si sono verificate finora. L'abrogazione dell'approvazione del tipo si ripercuote anche sul calcolo delle emissioni medie di CO₂. Con la revisione dell'articolo 12 capoverso 3 OEEne si tiene conto di questa situazione.

1.3 Nuovo metodo di calcolo

Il nuovo metodo di calcolo prevede la definizione di un benchmark sulla base dell'obiettivo delle emissioni di CO₂ secondo l'articolo 17b capoverso 2 lettera a dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (641.711). Tale benchmark verrebbe convertito in equivalenti benzina per l'energia primaria e definirebbe il limite tra le categorie B e C. I restanti limiti delle categorie vengono calcolati con riduzioni/supplementi del 20 per cento. Questo 20 per cento è calcolato di volta in volta sulla base dell'equivalente benzina per l'energia primaria (EB-EP) che corrisponde all'obiettivo delle emissioni di CO₂ di 118 g/km. Per i veicoli per i quali si dispone esclusivamente di valori misurati secondo il metodo di prova NEDC vengono calcolati limiti specifici.

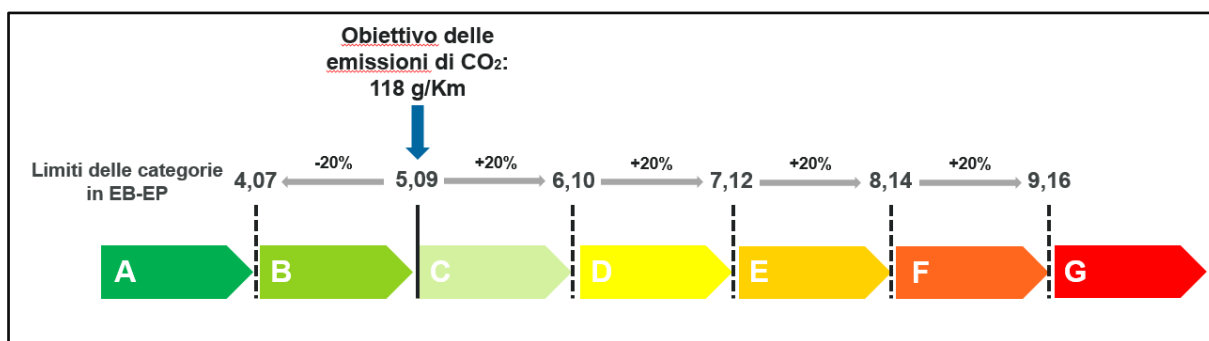


Figura 1: Rappresentazione del nuovo metodo di calcolo sulla base dell'obiettivo delle emissioni di CO₂ di 118 g/km (secondo WLTP)

Nel complesso, il cambiamento del metodo di calcolo porta a una classificazione più ambiziosa rispetto allo status quo. Solo i modelli veramente efficienti saranno classificati nelle categorie A e B; i restanti modelli saranno distribuiti nelle categorie da C a G. Il nuovo metodo permette anche una migliore differenziazione dei veicoli elettrici (non tutti i modelli elettrici saranno nella categoria A come invece avveniva finora). Ciò è importante in vista del previsto aumento dei veicoli elettrici con diverse efficienze energetiche. Anche i modelli ibridi plug-in (PHEV) saranno meglio distribuiti tra le categorie da A a G. Ciò è importante per una classificazione più realistica dei PHEV per quanto concerne i talvolta significativi scostamenti del consumo reale e gli elevati consumi di quando circolano in modalità elettrica. Dato il forte aumento della quota di mercato e dell'offerta di mercato di veicoli elettrici efficienti, tuttavia molti veicoli continueranno a trovarsi nelle categorie A e B.

1.4 Adeguamento delle disposizioni generali

Il settore della mobilità è in pieno mutamento e stanno emergendo nuovi modelli commerciali. Negli ultimi mesi, ai clienti viene offerto molto attivamente sul mercato il noleggio a lungo termine, ovvero per diversi anni, di diversi veicoli nuovi (il cosiddetto abbonamento auto). La precisazione all'articolo 2 chiarisce che queste nuove offerte (oltre alla vendita classica) rientrano anche nella «cessione» e quindi nel campo d'applicazione dell'OEEne.

2. Conseguenze finanziarie, a livello di personale e di altro tipo per Confederazione, Cantoni e Comuni

La revisione dell'OEEne non comporta alcun onere supplementare permanente per l'attuazione a livello federale. Solo per l'introduzione si prevede un onere comunicativo leggermente maggiore e bassi costi per il passaggio al nuovo metodo. Devono essere garantite un'intensa comunicazione e il coordinamento con i Cantoni, il settore, l'opinione pubblica e gli altri attori interessati. Il cambiamento del metodo di calcolo provocherà rinvii nella classificazione delle automobili nelle categorie di efficienza energetica, che tuttavia esistevano già a causa dell'aggiornamento annuale. In questo contesto, per i veicoli con motori a combustione c'è da aspettarsi un certo inasprimento, che si potrà ripercuotere sulle entrate dei Cantoni attraverso l'imposta cantonale di circolazione, se l'etichettaEnergia verrà utilizzata come base per il loro calcolo. A ciò si contrappone l'attuale sviluppo del mercato caratterizzato da un aumento significativo di veicoli elettrici e ibridi efficienti o ibridi plug-in.

3. Conseguenze su economia, ambiente e società

L'indicazione del consumo di energia, delle emissioni di CO₂ e l'etichettatura dei veicoli hanno lo scopo di ridurre il deficit di informazione. Gli acquirenti di automobili beneficiano di una maggiore trasparenza e, grazie all'etichettaEnergia e, in particolare alle indicazioni sul consumo e sulle emissioni, hanno la possibilità di prendere una decisione di acquisto più mirata, tenendo adeguatamente conto dell'efficienza energetica del prodotto. Il nuovo metodo di calcolo supporta il raggiungimento sia degli obiettivi delle emissioni di CO₂ che degli obiettivi nel settore dell'efficienza energetica. Gli adeguamenti necessari a seguito della presente revisione potranno essere apportati nel corso degli aggiornamenti annuali esistenti. Per gli operatori del settore non ci saranno quindi oneri supplementari di tipo finanziario o a livello di personale.

4. Rapporto con il diritto europeo

Per l'etichettatura delle automobili nuove, il quadro giuridico in base al quale gli Stati membri UE devono sviluppare le proprie disposizioni di diritto interno è dato dalla direttiva 1999/94/CE. Essa tuttavia non definisce i calcoli per la classificazione delle automobili nelle categorie di efficienza e il concreto aspetto dell'etichetta. Nell'attuazione dell'etichettatura delle automobili, la Svizzera si basa sulle suddette prescrizioni quadro dell'Unione europea e tiene conto dell'esperienza acquisita nel contesto europeo.