



Scheda informativa

Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri 2023

Autofurgoni e trattori a sella leggeri immatricolati per la prima volta ed emissioni di CO₂ (termine collettivo: veicoli commerciali leggeri, VCL)

Nel 2023 circa 28 000 veicoli commerciali leggeri (VCL) immatricolati per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Rispetto all'anno precedente le nuove immatricolazioni sono aumentate di circa il 19 per cento, raggiungendo così grosso modo lo stesso livello del 2020 e del 2021. Rispetto al 2019 le nuove immatricolazioni sono però diminuite del 20 per cento, in particolare perché è aumentato il numero di veicoli esclusi dal campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Si tratta principalmente di veicoli esentati a causa del loro elevato peso a vuoto e per la mancanza dei valori di emissione WLTP. Rispetto al 2021 e al 2022 il numero di questi veicoli è aumentato ulteriormente. Oltre ai VCL nuovi, le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ si applicano anche a quelli messi in circolazione per la prima volta all'estero meno di 6 mesi prima di essere sdoganati in Svizzera. Il seguente grafico illustra le immatricolazioni mensili di VCL nuovi negli anni dal 2017 al 2023.

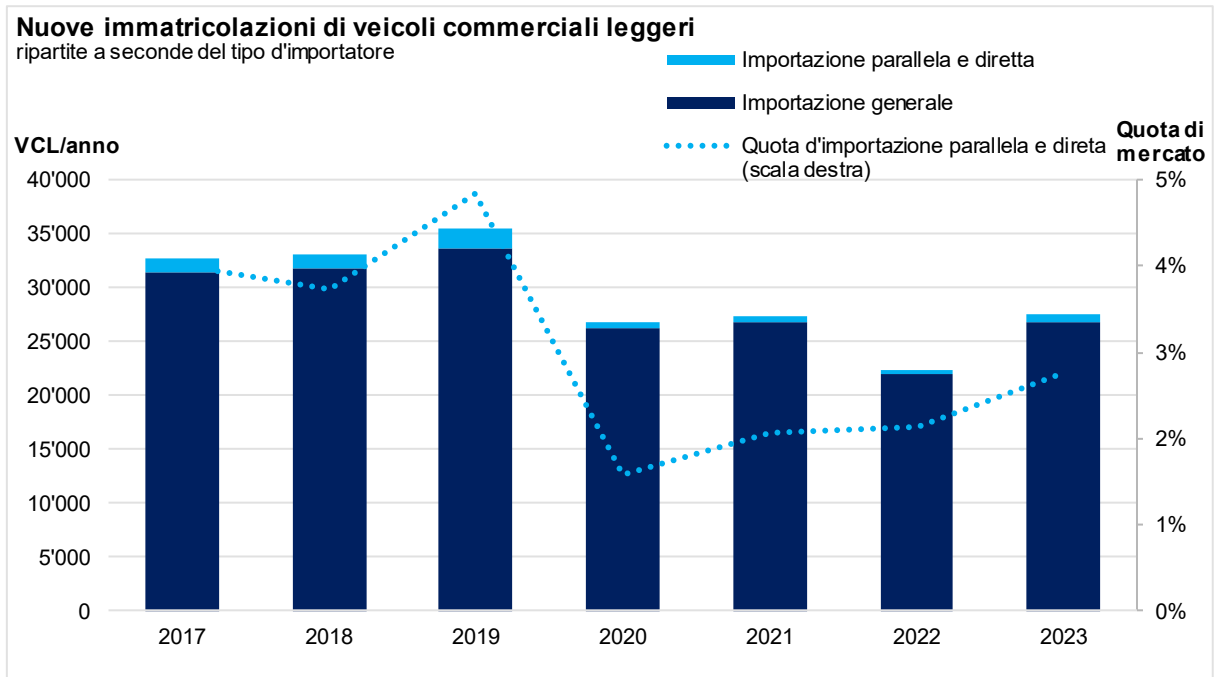


Figura 1: immatricolazioni annue di VCL nuovi per tipo di importatore. Fonte dei dati: USTRA (IVZ)¹

Le forti fluttuazioni delle quote di mercato dei VCL importati direttamente e parallelamente sono dovute agli effetti di transizione legati alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, entrate in vigore il 1° gennaio

¹ Il grafico indica fino al 2019 tutte le automobili nuove, mentre a partire dal 2020 solo quelle che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.



2020. Le immatricolazioni anticipate hanno quindi creato un picco nel dicembre 2019. La svendita delle scorte accumulate alla fine del 2019, unitamente all'andamento generale del mercato influenzato tra l'altro dalla crisi causata dalla pandemia da coronavirus e dalla guerra in Ucraina, ha comportato quote di mercato inferiori per le importazioni parallele e dirette. Prima dell'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ la quota di mercato media a lungo termine delle importazioni parallele e dirette di VCL nuovi si attestava intorno al 4 per cento. Sebbene non raggiungano ancora il livello precedente l'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, dal 2020 le quote di mercato sono in costante ripresa e nel 2023 erano pari al 2,8 per cento (contro il 2,1 % del 2021 e 2022). Per quanto riguarda le prescrizioni sulle emissioni di CO₂, va notato che si applicano le stesse disposizioni legali a tutti gli importatori. Nel settore delle importazioni parallele e generali l'importo delle sanzioni per veicolo è press'a poco allo stesso livello (vedi tabella 2). Importando più automobili usate, gli importatori paralleli e diretti hanno compensato almeno in parte il calo delle quote di mercato dei veicoli nuovi. Dall'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ la quota di automobili usate è triplicata rispetto al 2019, attestandosi a circa il 9,7 per cento. La maggior parte delle automobili usate viene importata in Svizzera da importatori paralleli e diretti.

Il seguente grafico illustra l'evoluzione mensile delle emissioni di CO₂ dei VCL nuovi negli anni 2017–2023. Con il passaggio dalla procedura di misurazione NEDC a quella WLTP sono aumentate le emissioni medie di CO₂ dei VCL nuovi. Per evitare un inasprimento repentino della misura, nell'ambito di questo passaggio è stato adeguato anche l'obiettivo.

Emissioni medie mensili di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri

2017 - 2023

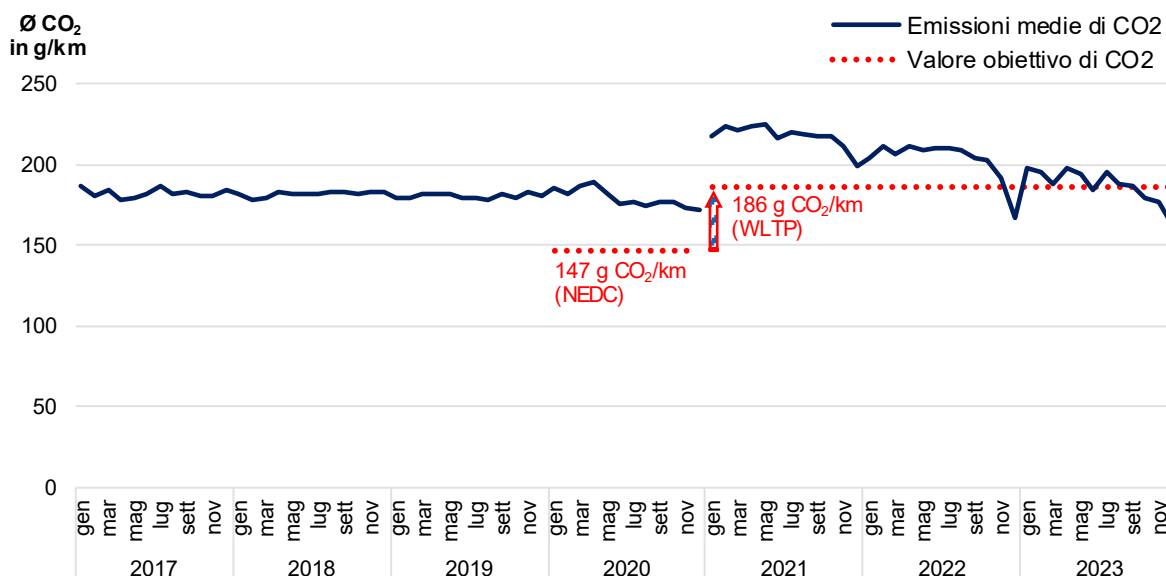


Figura2-: emissioni mensili di CO₂ 2017–2023. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati di esecuzione CO₂)

Nel 2023 le emissioni medie di CO₂ di tutti i VCL nuovi che rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ erano pari a circa 186 g CO₂/km. È stato così raggiunto per la prima volta dall'introduzione della misura nel 2020 l'obiettivo di 186 grammi CO₂/km valido per il parco veicoli. Rispetto all'anno precedente si tratta di una riduzione del 7,7 per cento, ossia il calo maggiore dall'inizio delle registrazioni nel 2008.



Emissioni medie annue di CO₂ e tassi di diminuzione dei VCL

2008 - 2023

Ø CO₂
in g/km

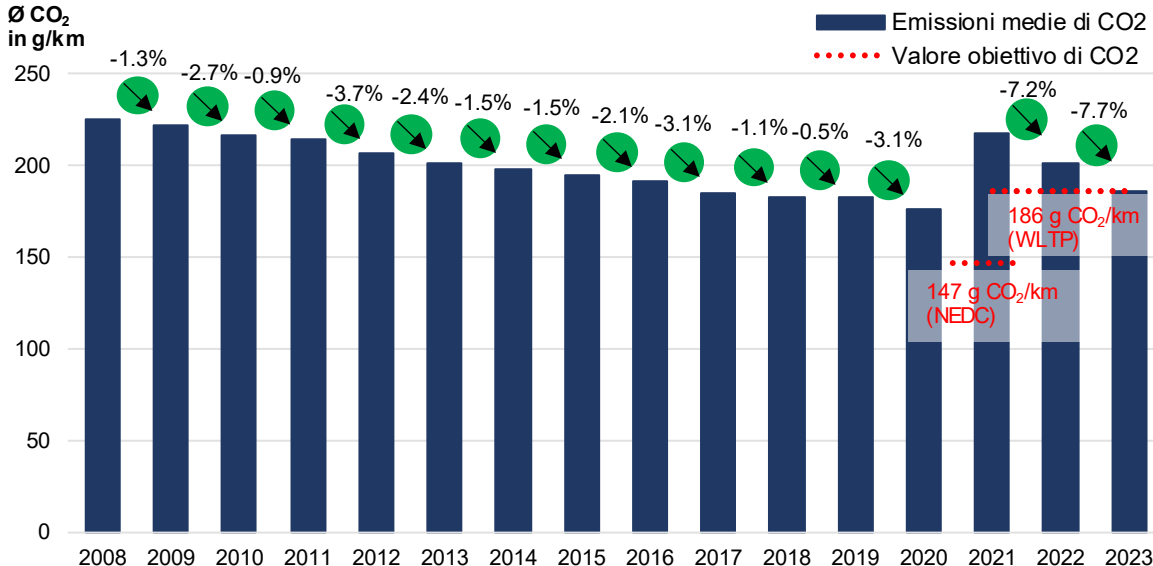


Figura 3: media annua delle emissioni di CO₂ e tassi di riduzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂)

Nel 2023 il peso a vuoto medio di tutti i VCL soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ era pari a circa 2139 kg, ossia 65 kg in meno rispetto al valore dell'anno precedente e 45 kg in più rispetto al peso a vuoto di riferimento utilizzato per il calcolo dell'obiettivo (M_{t-2}). Analogamente all'anno precedente alcuni importatori hanno fatto valere su base volontaria i dati del certificato di conformità (Certificate of Conformity, CoC). A differenza dell'approvazione del tipo, dove per il calcolo della sanzione è determinante il valore massimo del peso a vuoto e delle emissioni di CO₂ del tipo di veicolo, per i dati CoC sono determinanti i valori del peso a vuoto e del CO₂ specifici del veicolo, di regola più bassi. Il peso a vuoto medio dei dati CoC è inferiore di circa 124 kg rispetto all'approvazione del tipo. Allo stesso tempo nei dati CoC anche il valore di CO₂ è in media inferiore di 38 grammi. Nel 2023 gli importatori hanno presentato set di dati CoC per circa 7700 veicoli, il che corrisponde a una quota pari a circa il 27,5 per cento di tutti i veicoli (2022: 6400, 24,6 %). Nel contempo il sistema di immatricolazione viene gradualmente convertito a CoC elettronici (e-CoC) specifici dei veicoli. Nel 2023 circa 5800 VCL (ovvero circa il 20,5 per cento del totale) soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ sono stati immatricolati per la prima volta seguendo la nuova procedura. Utilizzando i dati CoC, che sono specifici dei singoli veicoli, sono stati conteggiati complessivamente poco meno della metà dei VCL.

Ricorrendo per il conteggio a dati specifici dei singoli veicoli, si tiene conto anche delle cosiddette innovazioni ecologiche. Si tratta di tecnologie innovative in grado di ridurre le emissioni di CO₂, tecnologie per le quali tale riduzione non viene misurata sul banco di prova (perché, ad esempio, i generatori a risparmio di carburante vengono spenti durante la misurazione sul banco di prova). Nel 2023 circa il 20 per cento del parco totale era dotato di tali innovazioni ecologiche. Nel 2023 le riduzioni di CO₂ derivanti dalle innovazioni ecologiche sono state inoltre moltiplicate per un fattore di 1,5 (art. 26 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂). In media la riduzione delle emissioni di CO₂ nei veicoli con innovazioni ecologiche è di circa un grammo per chilometro; tenendo conto del fattore di ponderazione si arriva a circa 1,5 grammi. Questo riduce le emissioni medie di CO₂ dell'intero parco veicoli, facendole scendere da circa 186 a circa 185,7 grammi CO₂/km.



Raggiungimento dell'obiettivo per il parco veicoli e rispetto dell'obiettivo individuale

Ad eccezione del fattore introdotto per le ecoinnovazioni (moltiplicazione delle innovazioni ecologiche per un fattore di 1,5), nel 2023 non sono state applicate agevolazioni in virtù di qualche disposizione transitoria. Tuttavia gli importatori hanno raggiunto l'obiettivo fissato per quell'anno. Il motivo principale è da ricercare nell'ulteriore elettrificazione del parco svizzero dei VCL nuovi. Circa il 14,6 per cento dei VCL soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ era dotato di un motore a emissioni zero (anno precedente: circa il 10,5 %).

Nel 2023 il parco veicoli ha raggiunto esattamente l'obiettivo di 186 grammi CO₂/km fissato dalla legge. Tuttavia per il calcolo delle sanzioni viene ricavato per ogni grande importatore un obiettivo individuale specifico per il suo parco veicoli nuovi (nel caso dei piccoli importatori e degli importatori singoli viene considerato l'obiettivo individuale specifico per i veicoli). L'obiettivo individuale è influenzato dal peso a vuoto del veicolo o del parco veicoli. Poiché nel 2023 il peso a vuoto medio di tutti i VCL superava di 45 kg il peso a vuoto di riferimento, anche gli obiettivi individuali degli importatori erano in media superiori a 186 g/km. A fronte di un obiettivo medio per le emissioni di CO₂ dell'intero parco veicoli pari a 190,3 g CO₂/km si sono registrate emissioni medie determinanti di CO₂ pari a 185,7 grammi CO₂/km (tenuto conto della ponderazione delle innovazioni ecologiche), ossia inferiori in media addirittura di 4,6 g CO₂/km rispetto all'obiettivo individuale.

Importatori di autofurgoni e trattori a sella leggeri

Tutti gli importatori che intendono far conteggiare l'insieme dei propri veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione come parco veicoli devono essere registrati presso l'Ufficio federale dell'energia (UFE) come grandi importatori. Nel 2023 erano registrati presso l'UFE 33 grandi importatori, suddivisi nelle seguenti categorie:

- 30 importatori singoli, 3 raggruppamenti di emissioni
- 11 importatori generali, 22 importatori paralleli

Come l'anno scorso, più del 97 per cento di tutti i veicoli commerciali leggeri a cui si applicano le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ è stato immatricolato dai 10 principali grandi importatori. Complessivamente, 20 dei 33 grandi importatori registrati hanno rispettato il loro obiettivo individuale per la flotta immatricolata nel 2023 e quindi non sono incorsi in sanzioni. Per 11 importatori, le emissioni medie di CO₂ sono state superiori all'obiettivo individuale. Il calcolo delle sanzioni non è ancora stato completato per 2 grandi importatori.

Entrate dalle sanzioni

Nel 2023 sono stati immatricolati circa 27 700 nuovi VCL che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.²

2023	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Autofurgoni controllati	27 600	100	27 700
Entrate	4 088 000 CHF	350 000 CHF	4 438 000 CHF

² Per due grandi importatori di VCL il conteggio non è ancora stato concluso, pertanto non sono stati considerati nel prospetto presentato qui.



Tabella 1²: Entrate dalle sanzioni 2023

2023	Tutti	Importazioni generali	Importazioni parallele	Importazioni dirette
Sanzione/VCL	160 CHF	146 CHF	204 CHF	3 337 CHF

Tabella 2²: importi delle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori (arrotondato in franchi)

La sanzione per veicolo dei piccoli importatori supera di gran lunga quella dei grandi importatori (importazione generale e parallela). Ciò è dovuto al fatto che i piccoli importatori conteggiano ogni veicolo individualmente e quindi non possono compensare i veicoli ad alte emissioni di CO₂ con quelli a basse emissioni. Cedendo il veicolo a un grande importatore, anche i piccoli importatori hanno accesso al conteggio per l'intero parco veicoli e possono così ridurre le proprie sanzioni.

Riepilogo delle entrate e delle uscite

I costi e le entrate derivanti dall'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri sono ripartiti tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein sulla base del numero totale di veicoli immatricolati nei due Stati². Al netto dei costi, nel 2023 il Principato del Liechtenstein ha incassato circa 35 000 di franchi mentre nel Fondo svizzero per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono stati versati circa 3,8 milioni di franchi.

2023	FL	CH	Totale
Automobili controllate	1600	255 200	256 800
VCL controllati ²	200	27 500	27 700
Totale veicoli controllati²	1800	282 700	282 500
Entrate automobili	-	-	CHF 1 771 000
Entrate VCL ²	-	-	CHF 4 438 000
Totale entrate per esecuzione prescrizioni sul CO ₂ ²	CHF 53 000	CHF 6 156 000	CHF 6 209 000
Costi totali esecuzione	CHF 18 000	CHF 2 352 000	CHF 2 370 000
Entrate nette²	CHF 35 000	CHF 3 804 000	CHF 3 839 000

Tabella 3: ripartizione dei costi e delle entrate tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein.

Nel 2023 i costi per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ sono stati superiori a quelli sostenuti negli anni precedenti. La causa è da ricercare nelle spese una tantum legate all'implementazione della digitalizzazione dell'esecuzione operativa delle prescrizioni.

² Per due grandi importatori di VCL il conteggio non è ancora stato concluso, pertanto non sono stati considerati nel prospetto presentato qui.

³ Accordo relativo al Trattato tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente le tasse ecologiche nel Principato del Liechtenstein (RS 0.641.751.411)