



Scheda informativa

Attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per gli autofurgoni e i veicoli commerciali leggeri nel 2021

Emissioni di CO₂ degli autofurgoni e dei trattori a sella leggeri («veicoli commerciali leggeri») immatricolati per la prima volta

Nel 2021, per verificare il rispetto dell'obiettivo, sono stati controllati circa 27 700 veicoli commerciali leggeri immatricolati per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein. Rispetto all'anno precedente, le nuove immatricolazioni sono aumentate di circa 1000 veicoli commerciali leggeri. Nonostante l'aumento, le nuove immatricolazioni sono ancora inferiori di circa il 17 per cento rispetto al 2019 (anno pre-pandemia). Il calo è riconducibile principalmente alla carenza di chip semiconduttori per la produzione di veicoli. Oltre ai veicoli nuovi, il campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ include anche i veicoli commerciali leggeri immatricolati per la prima volta all'estero meno di 6 mesi prima dello sdoganamento in Svizzera. Il grafico seguente riassume i dati sulle immatricolazioni mensili dei veicoli commerciali leggeri nuovi nel periodo 2017–2021.

Nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri

ripartite a seconde del tipo d'importatore

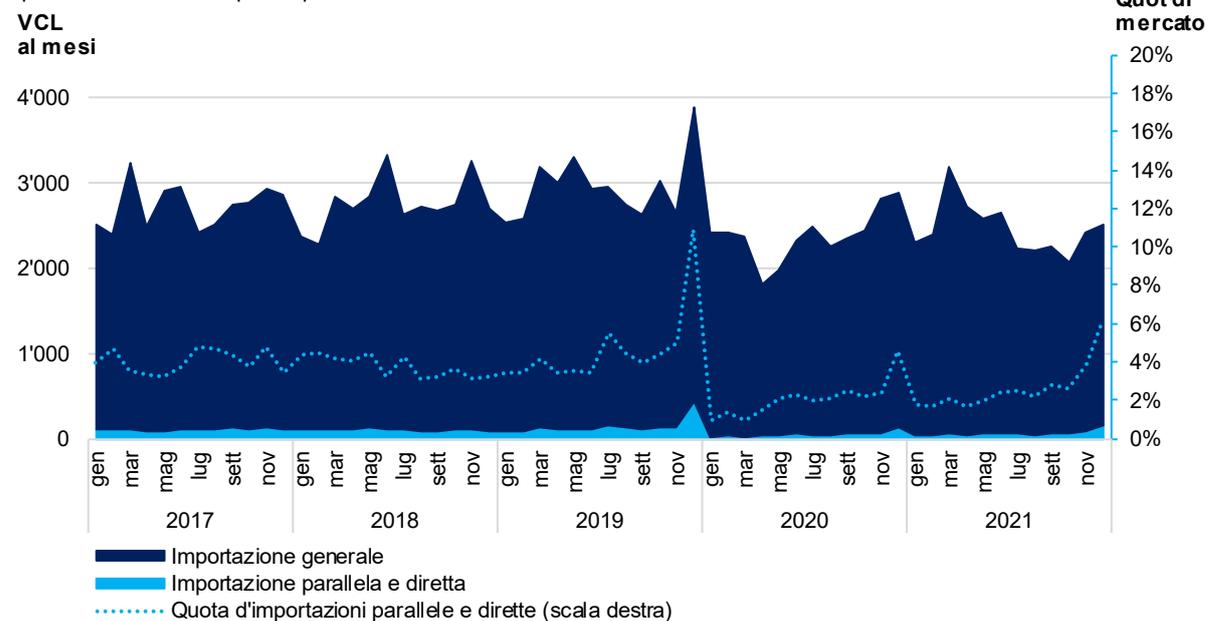


Immagine 1: nuove immatricolazioni mensili dei veicoli commerciali leggeri a seconda del tipo d'importatore.
Fonte dei dati: USTRA (IVZ)

Il mercato aumento delle immatricolazioni totali e delle quote di mercato dei veicoli commerciali leggeri importati direttamente e parallelamente alla fine del 2019 è dovuto agli effetti transitori che hanno preceduto l'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, valide dal 1° gennaio 2020. In tale occasione, con immatricolazioni anticipate gli importatori hanno accumulato scorte prima dell'entrata in vigore della normativa. La vendita di queste scorte e la pandemia di COVID-19 spiegano il calo del numero d'immatricolazioni e delle quote di mercato dell'importazione parallela e diretta nel 2020.

Prima dell'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, la quota di mercato media a lungo termine delle importazioni parallele e dirette dei veicoli commerciali leggeri nuovi era di circa il 4,8 per cento. Nel 2020 la quota di mercato è scesa a una media del 2,1 per cento. Nel 2021 la percentuale è



salita nuovamente al 2,6 per cento. Gli stessi requisiti legali valgono per tutti gli importatori automobilistici. Gli importi delle sanzioni per veicolo sono in media inferiori per gli importatori paralleli che per quelli generali (cfr. tabella 3). Gli importatori paralleli e diretti hanno compensato almeno in parte il calo delle quote di mercato per i veicoli nuovi prediligendo l'usato. La quota di usato è raddoppiata, sfiorando il 6,5 per cento dall'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ nel 2020. I veicoli usati continuano a essere importati in Svizzera quasi esclusivamente da importatori paralleli e diretti.

Emissioni medie mensili di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri

2017 - 2021

Ø CO₂
in g/km

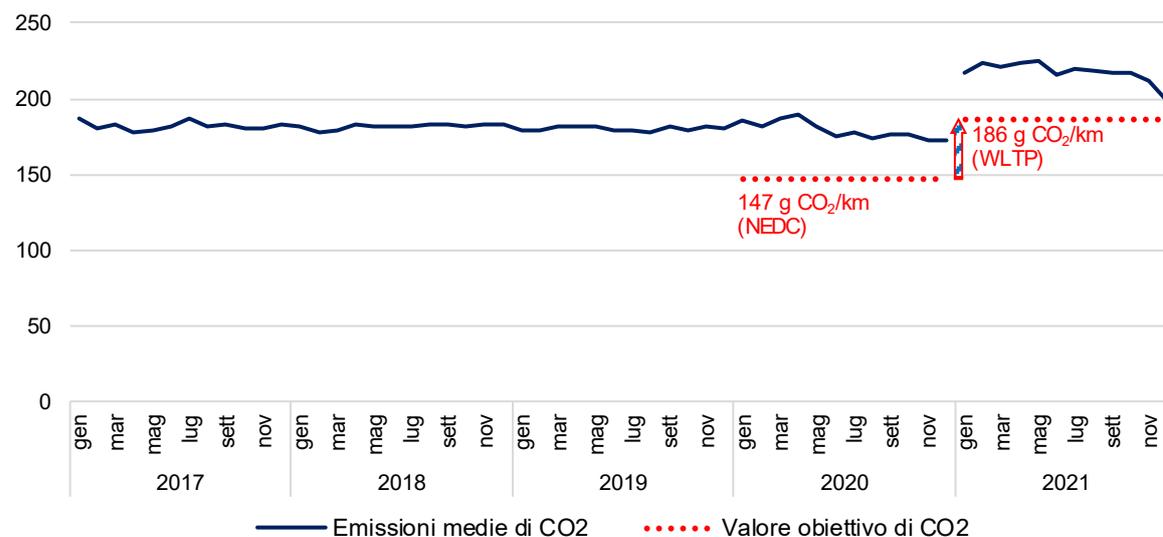


Immagine 2: emissioni mensili di CO₂ nel periodo 2017-2021. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati di attuazione sul CO₂)

Le emissioni medie di CO₂ per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ erano di circa 217,2 grammi CO₂/chilometro nel 2021. Un confronto delle emissioni medie di CO₂ nel 2021 con gli anni precedenti è possibile solo in misura molto limitata per il fatto che l'aumento delle emissioni medie di CO₂ è ascrivibile principalmente agli effetti del passaggio alla nuova procedura di misurazione (WLTP). Siccome la nuova procedura WLTP rileva emissioni di CO₂ più realistiche e quindi più elevate per i veicoli commerciali leggeri, anche il valore obiettivo è stato adeguato alla procedura europea e aumentato del 27 per cento, passando da 147 a 186 g CO₂/chilometro a partire dal 2021. In questo modo si è evitato un inasprimento repentino dell'obiettivo.

A differenza della media assoluta delle emissioni di CO₂, il superamento del valore obiettivo (differenza tra le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi e il valore obiettivo) può essere confrontato approssimativamente con l'anno precedente, rispetto al quale il superamento medio del valore obiettivo è aumentato del 6,1 per cento, passando da 29,4 grammi CO₂/chilometro nel 2020 a 31,2 grammi CO₂/chilometro.



Emissioni medie annue di CO₂ e tassi di diminuzione dei VCL

2008 - 2021

Ø CO₂
in g/km

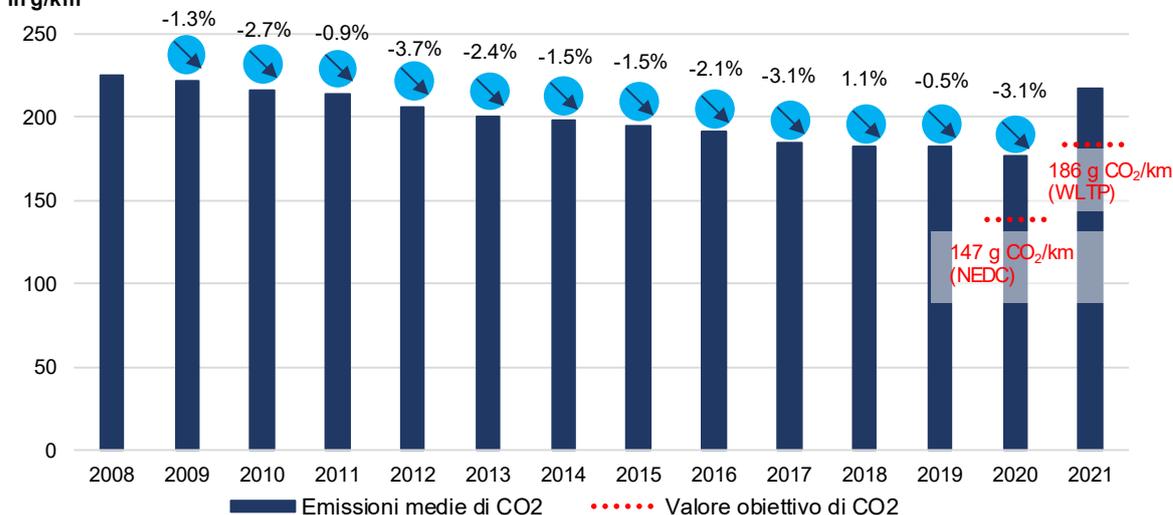


Immagine 3: emissioni medie annue di CO₂ e tassi di riduzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'attuazione di CO₂)

Il peso medio a vuoto di tutti i veicoli commerciali leggeri soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ era di circa 2202 chilogrammi. Si tratta di un valore inferiore di 38 chilogrammi rispetto a quello dell'anno precedente e superiore di 135 chilogrammi rispetto al peso a vuoto di riferimento (M_{t-2}), rilevante per il calcolo dell'obiettivo. La diminuzione del peso medio a vuoto rispetto al 2021 è dovuta in particolare al fatto che sempre più spesso gli importatori richiedono i dati del certificato di conformità (*Certificate of Conformity, CoC*) per i loro veicoli. A differenza dell'approvazione del tipo, dove per il calcolo della sanzione sono determinanti i valori massimi di peso a vuoto e di CO₂ del tipo di veicolo, per i dati del CoC sono determinanti i valori di peso a vuoto e di CO₂ specifici del veicolo, solitamente inferiori. Il peso medio a vuoto secondo i dati del CoC è inferiore di circa 75 chilogrammi rispetto all'omologazione. Allo stesso tempo, dai dati del CoC risulta che il valore di CO₂ è in media inferiore di 36 grammi. Nel 2021 gli importatori hanno presentato i dati CoC per circa 5000 veicoli, pari a circa il 18,1 per cento (2020: 1400, 5,2%).

Importatori di autofurgoni e di trattori a sella leggeri

Tutti gli importatori che desiderano contabilizzare complessivamente i veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione come parco veicoli devono essere registrati come grandi importatori presso l'Ufficio federale dell'energia (UFE). Nel 2021 complessivamente sono stati registrati presso l'UFE 29 grandi importatori, che possono essere classificati in base a vari criteri:

- 26 importatori singoli, 3 raggruppamenti di emissioni
- 13 importatori generali, 16 importatori paralleli

Come nel 2020, i 10 maggiori grandi importatori riuniscono circa il 97 per cento dei veicoli commerciali leggeri che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.

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

Durante i primi 3 anni successivi all'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ nel 2020, si applicano agevolazioni transitorie. Per esempio, nel 2021 il 10 per cento dei veicoli con le emissioni più elevate dei parchi veicoli degli importatori non è stato preso in considerazione per il calcolo delle Emis-



sioni medie di CO₂ (il cosiddetto «phasing-in») e le eventuali sanzioni per i piccoli importatori sono state ridotte di conseguenza.

I veicoli con un valore di emissione inferiore a 50 grammi CO₂/chilometro (*Low Emission Vehicle, LEV*), sono stati presi in considerazione 1,67 volte per il calcolo delle emissioni medie di CO₂. Secondo il WLTP, l'effetto di questo accredito multiplo (i cosiddetti «supercredit») dei LEV è limitato per ogni importatore a un massimo di 9,3 grammi, cumulati nel periodo 2020–2022. Un numero esiguo dei principali importatori registrati presso l'UFE nel 2022 ha già esaurito completamente i saldi del «supercredit» negli anni precedenti.

Nel 2021 circa 1 300 veicoli commerciali leggeri hanno emesso meno di 50 grammi CO₂/chilometro, pari a una quota di mercato del 4,9 per cento (2020: 2,6%).

Il valore obiettivo del parco veicoli è stato superato di 31,2 grammi CO₂/chilometro nel 2021. Tuttavia, ai fini del calcolo della sanzione si considera un obiettivo individuale di CO₂ specifico per ciascun parco veicoli nuovo di un grande importatore (nel caso di un importatore piccolo, si tratta dell'obiettivo specifico per il veicolo) e lo si confronta con le emissioni medie di CO₂ secondo le modalità di calcolo appena descritte. Questo obiettivo individuale dipende dal peso a vuoto del veicolo o del parco veicoli. Siccome nel 2021 il peso medio a vuoto di tutti i veicoli commerciali leggeri ha superato il peso a vuoto di riferimento di 135 chilogrammi e la normativa svizzera tiene conto dei fabbricanti di piccole dimensioni e di nicchia (obiettivi speciali) conformemente al regolamento UE, anche gli obiettivi individuali degli importatori sono stati in media superiori a 186 grammi/chilometro.

2021	Parco veicoli commerciali leggeri	Veicoli commerciali leggeri senza obiettivi per i piccoli fabbricanti	Veicoli commerciali leggeri con obiettivo per i piccoli fabbricanti ¹
Numero di veicoli commerciali leggeri	27 700	27 100	600
Ø Peso a vuoto (kg)	2202	2203	2148
Obiettivo di CO₂ in g CO₂/km	200,4	199,1	255,6
Ø Emissioni di CO₂ in g di CO₂/km	217,2	216,5	248,7

Tabella 1: obiettivi ed emissioni di CO₂ per gruppo d'importatori.

In totale, 18 dei 29 grandi importatori registrati hanno raggiunto il proprio obiettivo individuale per i veicoli immatricolati nel 2021 e pertanto non devono pagare sanzioni. Per 11 importatori le emissioni medie di CO₂ sono state superiori rispetto all'obiettivo individuale.

Ammontare delle sanzioni

Nel 2021 sono stati immatricolati circa 27 700 veicoli commerciali leggeri nuovi che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂:

¹ Invece di un obiettivo basato sul peso, per il calcolo di questi veicoli è stato utilizzato un valore obiettivo fisso specifico per il marchio, secondo l'elenco degli obiettivi speciali validi per il 2021. Panoramica degli attuali obiettivi speciali disponibili su: [Auto-furgoni e trattori a sella leggeri \(admin.ch\)](#).



	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Autofurgoni controllati ²	27 600	100	27 700
Ricavo ²	Fr. 9 101 000	Fr. 275 000	Fr. 9 376 000

Tabella 2: ammontare delle sanzioni nel 2021

2021	Tutti	Importazione generale	Importazione parallela e diretta
Sanzione per veicolo commerciale leggero²	Fr. 338.-	Fr. 334.-	Fr. 450.-

Tabella 3: ammontare delle sanzioni per veicolo a seconda del gruppo d'importatori

Occorre notare che nel 2021 agli importatori paralleli è stata comminata una sanzione di 196 franchi a veicolo, mentre agli importatori diretti una sanzione di circa 1900 franchi a veicolo.

Riepilogo dei ricavi e delle uscite

I costi e i ricavi derivanti dall'attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili, gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri vengono suddivisi tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein. Il calcolo avviene sulla base del numero totale d'immatricolazioni di veicoli nei rispettivi Stati³. Nel 2021, al netto dei costi, circa 255 000 franchi vanno al Principato del Liechtenstein e circa 35,8 milioni di franchi sono attribuiti al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

2021	FL	CH	Total
Automobili controllate ⁴	1700	240 900	242 600
Veicoli commerciali leggeri controllati ²	200	27 500	27 700
Totale veicoli controllati	1900	268 400	270 300
Ricavi automobili ⁴	-	-	Fr. 28 054 000
Ricavi veicoli commerciali leggeri ²	-	-	Fr. 9 376 000
Totale ricavi attuazione CO₂^{2/4}	Fr. 268 000	Fr. 37 162 000	Fr. 37 430 000
Totale costi di attuazione	Fr. 13 000	Fr. 1 409 000	Fr. 1 422 000
Ricavo netto^{2/4}	Fr. 255 000	Fr. 35 753 000	Fr. 36 008 000

Tabella 4: panoramica delle sanzioni per le automobili e i veicoli commerciali leggeri in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein

² Il calcolo della sanzione di un grande importatore di veicoli commerciali leggeri non è ancora stato completato. Eventuali ricavi per le sanzioni e i veicoli dell'importatore non figurano nella panoramica. I dati relativi ai ricavi sono pertanto provvisori.

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)

⁴ Il calcolo della sanzione di tre grandi importatori di automobili non è ancora stato completato. Eventuali ricavi per le sanzioni e i veicoli di questi importatori non figurano nella panoramica. I dati relativi ai ricavi sono pertanto provvisori.