Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

Dicembre 2025

Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi: direttiva per i grandi importatori di automobili e di veicoli commerciali leggeri

Indice

1. Obiettivo e scopo ... 2
2. Campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli e deroghe ... 2
3. Procedure di prova riconosciute e determinanti ... 4
3.1 Emissioni di CO_2 ... 4
3.2 Peso a vuoto ... 4
4 Fonti dei dati determinanti ... 4
4.1 Ordine delle fonti dei dati ... 5
4.2 Eccezioni all'ordine delle fonti dei dati ... 8
4.3 Processo di esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i grandi importatori in base alla fonte dei dati ... 8
5. Dati del veicolo determinanti e risultati del calcolo ... 9
5.1 Selezione e preparazione dei dati per l'esecuzione ... 9
5.2 Elenco dei veicoli ... 10
5.3 Cooperazione nell'aggiornamento dell'elenco dei veicoli da parte dell'importatore ... 10
5.4 Risultati del calcolo ... 11
6. Metodo di calcolo e statuto dell'importatore nell'anno successivo ... 12
6.1 Metodo di calcolo nell'anno di riferimento ... 12
6.2 Statuto dell'importatore nell'anno successivo ... 12
7. Trasmissione dei dati CoC ... 12
7.1 Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati CoC ... 12
7.2 Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati calcolati per i VCL plurifase ... 13
7.3 Innovazioni ecologiche (innovazioni ecocompatibili o ecoinnovazioni) ... 13
7.4 Procedura di presentazione delle innovazioni ecologiche ... 13
7.5 Modello per la trasmissione dei dati CoC ... 14
7.6 Controllo dei dati CoC trasmessi ... 14
8. Riduzione delle emissioni di CO_2 mediante carburanti sintetici rinnovabili ... 14
9. Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati relativi a veicoli modificati ... 16
10. Ripresa di veicoli ... 17
11. Abusi ... 17
11.1 Immatricolazione di veicoli in generi aventi uno scopo diverso da quello originario ... 17
11.2 Immatricolazioni temporanee di veicoli elettrici ... 18
11.3 Procedura applicata in caso di veicoli immatricolati per aggirare la legge ... 18
12. Contatti e interlocutore ... 18

Ufficio federale dell'energia (UFE)
Indirizzo postale: CH-3003 Berna
Sede: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 54 40, fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
http://www.ufe.admin.ch/

BFE-A-DC883401/2

1. Obiettivo e scopo

La presente direttiva illustra i principali processi nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 secondo l'articolo 10 e seguenti della legge federale del 23 dicembre 2011 sulla riduzione delle emissioni di CO_2 (legge sul CO_2; RS 641.71) e l'articolo 17 e seguenti dell'ordinanza del 30 novembre 2012 sulla riduzione delle emissioni di CO_2 (ordinanza sul CO_2; RS 641.711) per i grandi importatori di automobili nonché autofurgoni e trattori a sella leggeri (VCL). Inoltre indica le fonti dei dati per il calcolo degli obiettivi e delle emissioni medie di CO_2 del parco veicoli nuovi ai sensi dell'articolo 24 dell'ordinanza sul CO_2 e fornisce informazioni su altri argomenti rilevanti nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2.

La presente direttiva funge da ausilio nell'interpretazione di una norma giuridica: seppur la sua funzione vada oltre la semplice raccomandazione non vincolante, essa non ha lo stesso grado di obbligatorietà dell'ordinanza sul CO_2. La presente direttiva riflette il punto di vista dell'Ufficio federale dell'energia (UFE). In linea di principio, non sono escluse deroghe motivate dalla stessa. Tuttavia, esse possono essere concesse solo se viene fornita la prova che rispettano comunque le disposizioni giuridiche alle quali si riferisce la direttiva. La direttiva viene adattata in caso di necessità oppure a seguito di modifiche legislative.

Le prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per le automobili sono attuate separatamente da quelle per gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri. Pertanto un grande importatore registrato per l'esecuzione delle prescrizioni per autofurgoni e i trattori a sella leggeri non è automaticamente registrato anche come grande importatore per l'esecuzione delle prescrizioni per le automobili e viceversa.

2. Campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli e deroghe

Rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli le automobili del genere 1[1], gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri dei generi 30[1] e 38[1], nonché i veicoli pesanti del genere 35 messi in circolazione per la prima volta in Svizzera (i cosiddetti veicoli nuovi). La presente direttiva si applica esclusivamente ai veicoli leggeri (automobili e VCL).

Se antecedentemente alla prima immatricolazione in Svizzera un veicolo era già immatricolato all'estero, esso rientra sostanzialmente nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2, se l'immatricolazione all'estero risale al massimo a 12 mesi prima della dichiarazione doganale in Svizzera. I veicoli la cui dichiarazione doganale avviene sei mesi o meno di sei mesi dopo la prima immatricolazione all'estero rientrano in ogni caso nel campo d'applicazione di tali prescrizioni. Ai veicoli per i quali intercorrono tra i 6 e i dodici mesi tra la dichiarazione doganale in Svizzera e la prima immatricolazione all'estero si applica la regola illustrata qui di seguito. Tali veicoli rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni se il loro chilometraggio al momento della dichiarazione doganale (oppure al momento della prima immatricolazione in Svizzera, qualora il chilometraggio non venga registrato al momento della dichiarazione doganale) è inferiore a 5000 km. Se invece il chilometraggio è uguale o superiore a 5000 km al momento della dichiarazione doganale (o al momento della prima immatricolazione in Svizzera) o se intercorrono più di dodici mesi tra la prima immatricolazione all'estero e lo sdoganamento in Svizzera, il veicolo è considerato veicolo d'occasione e non rientra nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 (art. 17*d* cpv. 3 dell'ordinanza sul CO_2).

L'immatricolazione nel Principato del Liechtenstein è considerata come immatricolazione in Svizzera (art. 17*d* cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2).

[1] Art. 11 cpv. 2 OETV (RS 741.41) e appendice II delle istruzioni concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B (IRP 13.20), elenco dei generi di veicoli.

L'ordinanza prevede inoltre alcune deroghe. Le prescrizioni sulle emissioni di CO_2 non si applicano segnatamente alle automobili nonché agli autofurgoni e trattori a sella per uso speciale nonché a determinati veicoli militari (art. 17*a* cpv. 2, art. 17*b* cpv. 2, art. 17*c* cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2):

Deroghe	**Automobili**	**VCL**
Veicoli d'epoca	X	X
Veicoli con posti omologati per il trasporto di persone in sedia a rotelle	X	X
Ambulanze	X	X
Veicoli per il trasporto di cadaveri (autofunebri)	X	X
Veicoli blindati o corazzati	X	X
Autoveicoli adibiti ad abitazione	X	X
Veicoli militari utilizzati per scopi militari	X	X

La disposizione di deroga dei veicoli militari riguarda esclusivamente i veicoli con targa dell'esercito destinati alle truppe. La selezione dei veicoli oggetto di deroga compete all'Ufficio federale dell'armamento (armasuisse), responsabile dell'acquisto dei veicoli militari. armasuisse comunica agli importatori interessati al momento dell'ordine dei veicoli se questi ultimi sono esclusi dal campo d'applicazione o vi rientrano. L'UFE esclude i veicoli in questione dal campo di applicazione dalla normativa in materia di emissioni di CO_2 al momento del conteggio.
Per ragioni di tempistica, l'UFE si riserva il diritto di considerare le deroghe per i veicoli militari con un ritardo di un trimestre. È dunque possibile che nei conteggi trimestrali i veicoli da escludere, immatricolati per la prima volta nel trimestre precedente, non siano ancora stati esclusi. Invece tutte le deroghe vengono prese in considerazione nell'ambito delle fatture annuali.

Rientrano invece nel campo d'applicazione gli autofurgoni a zero emissioni con un peso complessivo da 3,50 t a 4,25 t che, a prescindere dal peso, corrispondono alla definizione di autofurgone purché il peso che oltrepassa 3,50 t sia causato unicamente dal peso aggiuntivo della propulsione a zero emissioni. Il peso aggiuntivo è determinato al momento dell'immatricolazione del veicolo. Conformemente alle prescrizioni dell'UE la prova del peso aggiuntivo è registrata sulla targhetta del costruttore o sul CoC. In assenza di tale prova, il veicolo deve essere esaminato da un organo di controllo autorizzato secondo l'allegato 2 OATV[2].

Rientrano nel campo d'applicazione anche i veicoli con una velocità massima per costruzione non superiore a 50 km/h che, secondo la prassi esecutiva, erano esentati dalle norme sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi fino alla fine del 2022. Questa prassi è stata adeguata a partire dal 1° gennaio 2023. Pertanto, tutti i veicoli del genere 1 (automobili), 30 (furgoni) e 38 (trattori a sella leggeri), con una velocità massima per costruzione non superiore a 50 km/h, immatricolati per la prima volta in Svizzera a partire dal 1° gennaio 2023, rientrano nel campo d'applicazione delle norme sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi. Per il calcolo dei valori di CO_2 è determinante lo stato del veicolo al momento della prima immatricolazione in Svizzera. Rientrano inoltre nel campo di applicazione i veicoli importati in Svizzera in franchigia di dazio e immatricolati in Svizzera. Secondo la prassi esecutiva, essi erano esentati dalle norme fino al 21 aprile 2025. Con l'adattamento dei sistemi informatici, la prassi esecutiva è stata adeguata con effetto dal 22 aprile 2025.

[2] Si vedano le FAQ dell'USTRA: FAQ - Prescrizioni relative a peso e lunghezza degli autocarri ecologici.docx e la direttiva n. 6 dell'asa: Direttive – asa

3. Procedure di prova riconosciute e determinanti

3.1 Emissioni di CO_2

Dal 1° gennaio 2021 nell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli si utilizzano esclusivamente i valori di consumo e di CO_2 -determinati mediante la procedura di misurazione WLTP[3]. I valori WLTP sono più vicini al consumo reale di carburante rispetto ai valori basati sul metodo di misurazione NEDC[4] determinanti fino alla fine del 2020. Per evitare un inasprimento repentino degli obiettivi sul CO_2, i valori per le automobili validi sino alla fine del 2024 sono stati modificati da 95 grammi di CO_2/km (secondo il NEDC) a 118 grammi di CO_2/km (secondo la procedura di misurazione WLTP) e per i VCL da 147 grammi di CO_2/km (secondo il NEDC) a 186 grammi di CO_2/km (secondo la procedura di misurazione WLTP) (art. 17*f* cpv. 2 ordinanza sul CO_2).

Dal 1° gennaio 2025 si applicano valori obiettivo più severi per le automobili e i VCL (anche secondo la procedura di misurazione WLTP). Essi sono pari a 93,6 grammi di CO_2/km per le automobili e a 153,9 grammi di CO_2/km per i VCL (art. 10 cpv. 1 lett. a e b della legge sul CO_2)
Una procedura riconosciuta è la procedura per la prova di tipo 1 delle emissioni secondo l'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151; determinante ai fini del calcolo della sanzione è il valore combinato delle emissioni di CO_2. Un'eccezione è costituita dai veicoli ibridi plug-in per cui sono determinanti i valori ponderati combinati delle emissioni di CO_2. Dal 1° gennaio 2021 nel quadro dell'esecuzione non si possono più utilizzare i valori di misurazione NEDC (art. 25 cpv. 1 dell'ordinanza sul CO_2).

3.2 Peso a vuoto

La definizione di peso a vuoto è essenzialmente quella contenuta nell'articolo 7 capoverso 1 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41). È il peso del veicolo scarico, pronto all'uso, con liquido di raffreddamento, lubrificante e carburante (almeno 90 % della capacità di carburante indicata dal costruttore), inclusi eventuale equipaggiamento suppletivo, quale ruota di scorta, gancio di traino e attrezzi, eventuali accessori speciali e il conducente, il cui peso è stimato in 75 kg. Nel certificato di conformità (Certificate of Conformity, CoC) il peso si ricava, se presente, dalla voce 13.2 oppure dalla voce 13.

Per i veicoli sprovvisti di prova del peso a vuoto ricavata da un'approvazione generale UE e per i VCL con un'approvazione del tipo plurifase il peso a vuoto è determinato secondo le disposizioni della OETV, mentre per i VCL con omologazione in plurifase è determinato su base volontaria secondo la procedura di interpolazione dell'UE, si veda il punto «Indicazioni da fornire per la trasmissione di dati calcolati per i VCL plurifase».

A partire dal 2025 nell'UE si utilizzerà la massa di prova WLTP e per la Svizzera si esaminerà una corrispondente modifica.

4 Fonti dei dati determinanti

Fino alla fine del 2021 l'ordinanza sul CO_2 definiva un ordine preciso delle fonti dei dati da cui ricavare le emissioni di CO_2 e il peso a vuoto dei veicoli; dall'inizio del 2022 stabilisce in via più generale che sono riconosciute solo le fonti di dati ufficiali equivalenti al certificato europeo di conformità (art. 24 ordinanza sul CO_2). L'ordine delle fonti dei dati concrete è definito da allora nella presente direttiva (v. n. 4.1). Ciò consente di adattare in modo flessibile i processi di esecuzione, in particolare per quanto concerne la graduale sostituzione in corso delle approvazioni del tipo e delle schede tecniche con i dati CoC elettronici (e-CoC) nel quadro dell'immatricolazione dei veicoli. Per i veicoli immatricolati tramite e-CoC, in

[3] Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure.

[4] Nuovo ciclo di guida europeo.

fase di immatricolazione non vengono più registrati nel SIAC (sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione) i numeri di approvazione del tipo.

4.1 Ordine delle fonti dei dati

I dati utilizzati per il calcolo dell'obiettivo individuale e per il calcolo delle emissioni medie di CO_2 del parco veicoli nuovi devono provenire da un documento rilasciato dal costruttore, da un'autorità statale o da un organo di controllo nazionale o estero riconosciuto a livello statale[5] ed equivalente al Certificate of Conformity (CoC)[6] (art. 24 ordinanza sul CO_2). In linea di principio i dati per un veicolo devono provenire dalla stessa fonte e non da una combinazione di diverse fonti.

L'ordine delle fonti dei dati determinanti ai fini del calcolo delle sanzioni è il seguente:

1. 1. se disponibili, sono determinanti i dati del **Certificate of Conformity**, a prescindere che siano registrati nel quadro dell'immatricolazione tramite e-CoC, notificati dall'importatore (v. punto 2 qui di seguito) oppure registrati nel quadro di una procedura di attestazione (v. punto 3 qui di seguito). Se un veicolo è immatricolato mediante scheda tecnica elettronica, i dati del veicolo determinanti ai fini del calcolo sono ricavati dall'e-CoC elettronico direttamente attraverso l'applicazione IVI (Initial Vehicle Information) dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). In questo caso si utilizzano sempre i dati del CoC. In caso di immatricolazione mediante scheda tecnica elettronica sono automaticamente considerati anche eventuali fattori di riduzione del CO_2 dei veicoli (p. es. le innovazioni ecologiche secondo l'art. 26 dell'ordinanza sul CO_2);
2. se un veicolo è immatricolato mediante **approvazione del tipo o scheda tecnica**, sono determinanti i dati in essa contenuti (emissioni di CO_2 secondo l'art. 97 cpv. 4 e 5, peso a vuoto secondo l'art. 7 OETV). Ciò vale anche nella fase transitoria verso l'immatricolazione tramite e-CoC. Tuttavia per questi veicoli l'importatore può utilizzare, come in precedenza, i dati del CoC e trasmetterli all'UFE entro il 31 gennaio dell'anno successivo all'anno di riferimento (art. 23 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2);
3. per i veicoli provvisti di un'approvazione generale che non dispongono né di scheda tecnica / approvazione del tipo svizzeri né di un e-CoC, occorre presentare all'USTRA **la notifica di importazione inclusa la scansione del CoC originale**. I piccoli importatori necessitano inoltre di un'attestazione da parte dell'UFE per poter immatricolare il veicolo. In entrambi i casi, ai fini del calcolo, sono determinanti i dati del CoC. Anche nel presente caso vengono automaticamente presi in considerazione eventuali fattori di riduzione (p. es. le innovazioni ecologiche ai sensi dell'art. 26 dell'ordinanza sul CO_2);
4. anche i veicoli sprovvisti di un'approvazione generale devono essere notificati all'USTRA tramite **la notifica di importazione elettronica nonché le corrispondenti prove fisiche** prima dell'immatricolazione. Unitamente alla notifica di importazione devono essere trasmesse le corrispondenti prove fisiche (valutazione della conformità, certificazione della conformità, ecc.). Nel quadro delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli sono determinanti i dati registrati presso l'USTRA. Non appena quest'ultimo ha registrato i dati rilevanti dei veicoli, i grandi importatori possono immatricolare i relativi veicoli. Per poter immatricolare il veicolo, i piccoli importatori necessitano, oltre alla registrazione dei dati, anche di un'attestazione da parte dell'UFE;
5. se per un veicolo mancano prove ufficialmente riconosciute delle emissioni di CO_2 e/o del peso a vuoto, le sue emissioni di CO_2 sono determinate in base alle **formule di cui all'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2** (art. 25 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2). Il peso a vuoto deve essere determinato dall'importatore mediante bollettino di pesatura di una bilancia tarata, che deve essere trasmesso

[5] Organo di controllo riconosciuto a livello statale secondo l'allegato 2 dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (RS 741.511).

[6] Certificazione della conformità o valutazione della conformità (art. 2 lett. m e n, OATV 741.511).

all'USTRA nell'ambito della richiesta di approvazione del tipo svizzera o di un set di dati del singolo veicolo;

6. se non sono disponibili i dati rilevanti per il calcolo delle emissioni di CO_2 dei veicoli secondo l'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2, si presume un valore di **350 grammi CO_2/km per le automobili e di 400 grammi CO_2/km per i VCL** (art. 25 cpv. 3 dell'ordinanza sul CO_2).

Il processo alla pagina successiva presenta le diverse fonti dei dati e la relativa applicazione nel quadro del conteggio delle emissioni di CO_2.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

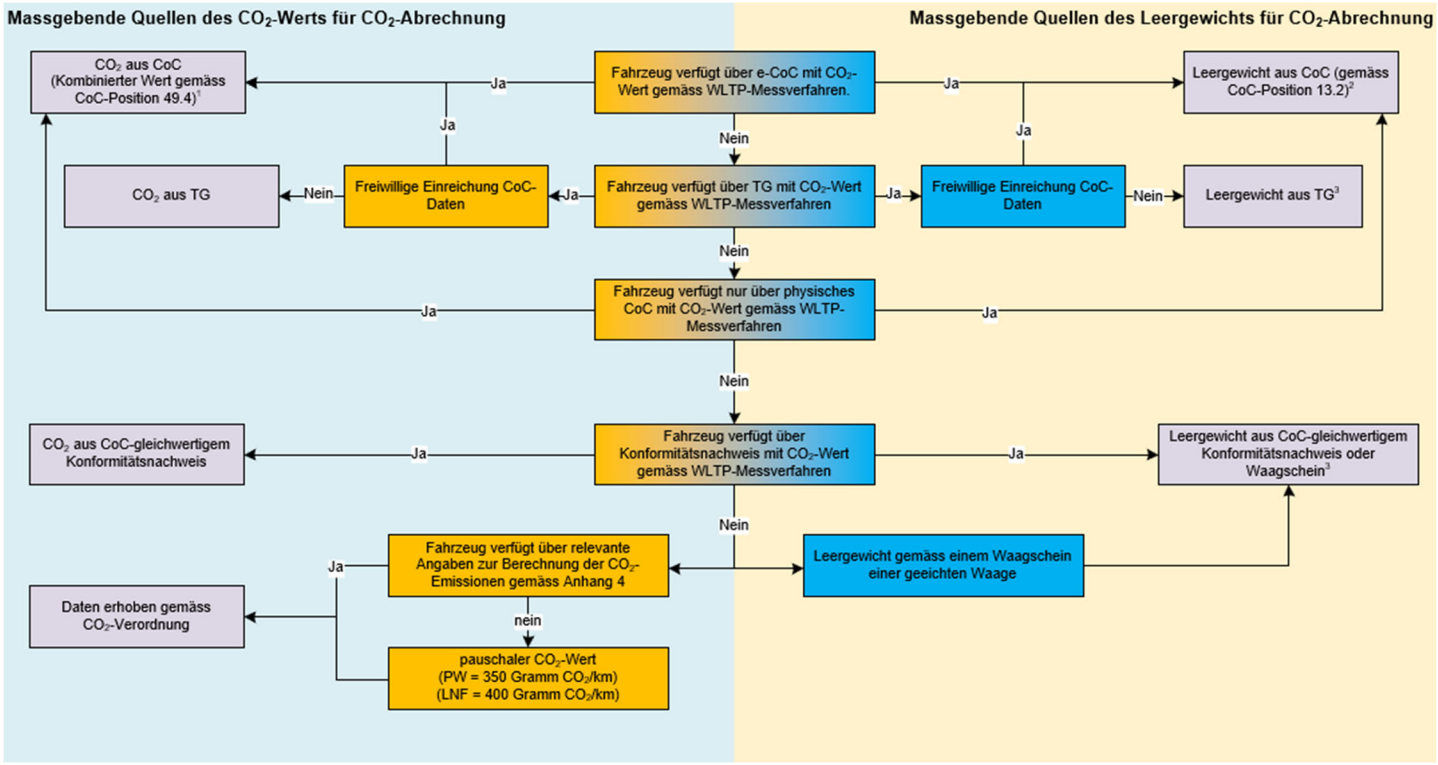


Figura 1

[1] Per i veicoli ibridi plug-in è determinante il valore combinato ponderato secondo la voce 49.4 del CoC.
[2] Se nel CoC non è indicato il peso a vuoto secondo la voce 13.2, è determinante il peso a vuoto secondo la voce 13. Per i VCL con omologazione in plurifase è determinante il peso a vuoto rilevante ai fini della sanzione del veicolo in ordine di marcia secondo l'allegato III parte A punto 1.2.4 del regolamento (UE) 2019/631, calcolato sulla base della massa secondo le voci 14.2 o 14 del CoC.
[3] Nel caso delle automobili è determinante il «peso a vuoto_da», per i VCL il «peso a vuoto_fino a». Per i VCL con omologazione in plurifase è determinante il peso a vuoto del veicolo completo misurato nell'ambito dell'esame del veicolo presso le autorità cantonali di immatricolazione. Se non è disponibile un peso misurato, il peso a vuoto rilevante ai fini della sanzione del veicolo in ordine di marcia secondo l'allegato III parte A punto 1.2.4 del regolamento (UE) 2019/631 può essere calcolato sulla base della massa secondo le voci 14.2 o 14 del CoC.

Ufficio federale dell'energia (UFE)
Indirizzo postale: CH-3003 Berna
Sede: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 54 40, fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
http://www.ufe.admin.ch/

4.2 Eccezioni all'ordine delle fonti dei dati

Per i veicoli dotati di allestimenti speciali, nell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni del CO_2 si possono utilizzare anche altre fonti dei dati:

1. I veicoli commerciali leggeri possono essere importati in Svizzera in fasi di costruzione diverse: per esempio si può trattare di veicoli già completati oppure di veicoli di base che vengono infine completati in base alle richieste del cliente. In quest'ultimo caso si parla di veicoli costruiti in più fasi (Multi Stage Vehicles, MSV). Anche nel caso degli MSV, il conteggio delle emissioni di CO_2 spetta all'importatore del veicolo (di base). Per il rispetto dell'obiettivo è determinante il veicolo nella sua forma completa al momento della prima immatricolazione. Per quanto riguarda il peso a vuoto è determinante quello misurato dall'organo di controllo al momento dell'immatricolazione. Pertanto il peso a vuoto viene ricavato dal sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione[7];
2. in linea di principio, ai fini delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 è determinante lo stato del veicolo al momento della prima immatricolazione in Svizzera. Se prima dell'immatricolazione i veicoli vengono modificati (p. es. attraverso il tuning o una trasformazione) e pertanto, non rispettando più i dati tecnici del CoC, non possono più essere immatricolati tramite tale certificato, anche nell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni del CO_2 sono determinanti le fonti dei dati aggiuntive necessarie per l'immatricolazione;
3. se un veicolo dispone soltanto di valori di misurazione NEDC e non delle prove secondo la procedura di misurazione WLTP, le emissioni di CO_2 determinanti vengono calcolate secondo l'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2. La conversione da valori di emissione NEDC in WLTP non è prevista dall'ordinanza ed è pertanto esclusa (art. 25 cpv. 1 e 2 dell'ordinanza sul CO_2).

4.3 Processo di esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i grandi importatori in base alla fonte dei dati

A seconda delle condizioni / della fonte dei dati nel quadro dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2, i grandi importatori sono tenuti a seguire diversi processi prima che un veicolo possa essere immatricolato alla Sezione della circolazione del Cantone. La figura 2 presenta il processo di massima in base al metodo di immatricolazione:

[7] Se non è disponibile un peso misurato, il peso a vuoto del veicolo in ordine di marcia rilevante per le sanzioni può essere calcolato in conformità dell'allegato III, parte A, punto 1.2.4 del regolamento (UE) 2019/631 sulla base della massa di cui al punto 14.2 o 14 CoC.

Ufficio federale dell'energia (UFE)
Indirizzo postale: CH-3003 Berna
Sede: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 54 40, fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
http://www.ufe.admin.ch/

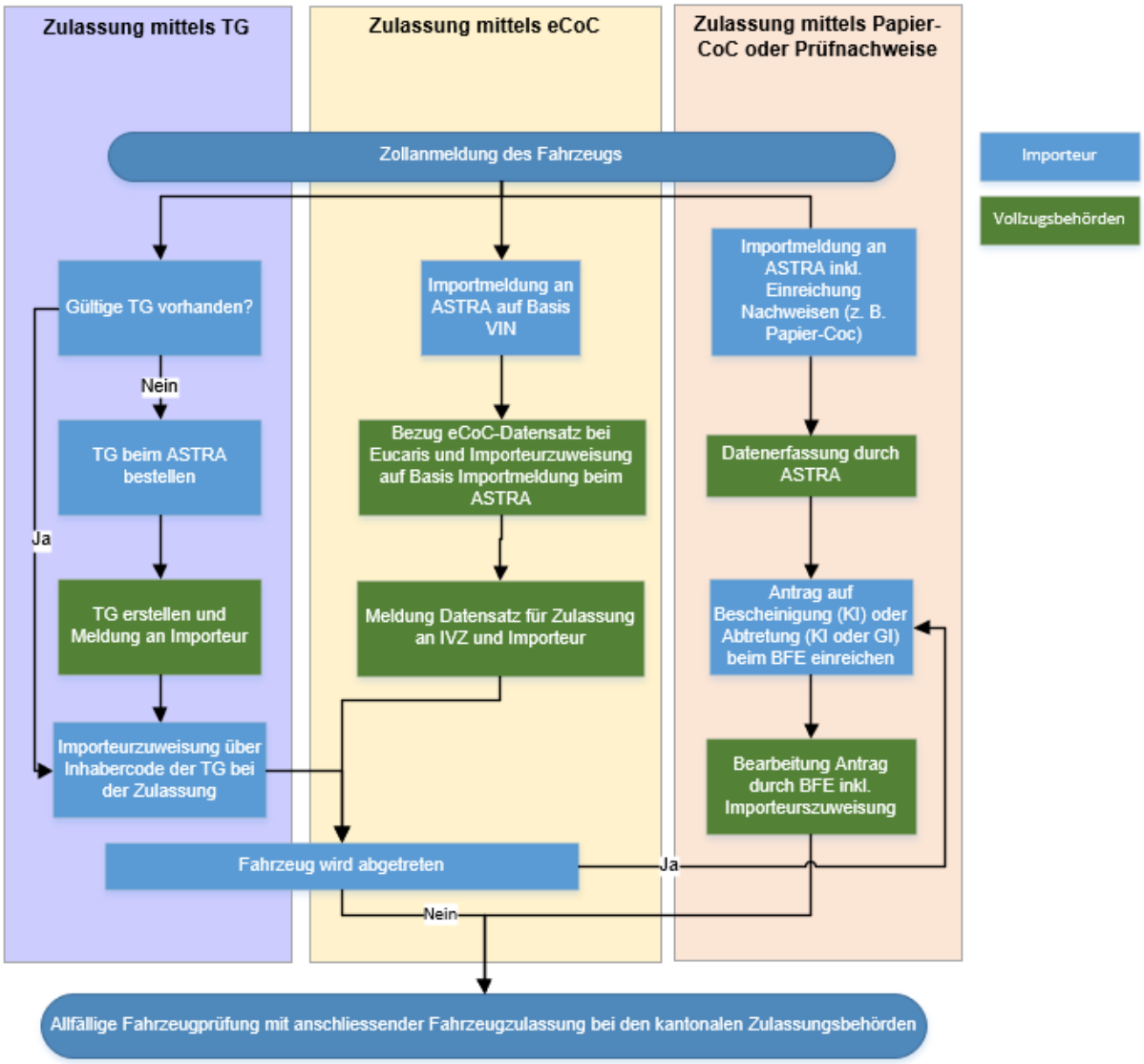


Figura 2

5. Dati del veicolo determinanti e risultati del calcolo

5.1 Selezione e preparazione dei dati per l'esecuzione

La struttura base ai fini del calcolo delle sanzioni è un record di dati con tutti i veicoli messi in circolazione per la prima volta in Svizzera nell'anno di riferimento. Questo record di dati proviene dal sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC, cfr. art. 89*b* lett. m LCStr[8] in combinato disposto con l'OSIAC[9]). Da questo record di dati del SIAC vengono selezionati i veicoli conformemente al campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 (v. punto 2)

In una fase successiva i veicoli rientranti nel campo d'applicazione sono integrati con i dati tecnici tratti dalle fonti secondo il punto 4.

[8] Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 741.01).

[9] Ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (RS 741.58).

I veicoli vengono attribuiti ai grandi importatori e ai raggruppamenti di emissioni registrati presso l'UFE.

Nell'ambito del conteggio, su questa base di dati sono messi a disposizione di ogni grande importatore due file Excel: un elenco dei suoi veicoli che devono rientrare nell'obiettivo e i risultati del calcolo basati su di esso.

5.2 Elenco dei veicoli

Il primo file per gli importatori include un elenco dei veicoli nuovi immatricolati nell'anno di riferimento conformemente ai criteri del numero 5.1. A ogni veicolo è attribuita una riga. Dal documento si possono ricavare i seguenti dati:

Denominazione della colonna	**Descrizione, fonte dei dati**
ID_Deb	Numero debitore del grande importatore
NameEG	Nome del grande importatore o del raggruppamento di emissioni
UID	Numero d'identificazione dell'impresa
Name_Importeur oder_EG	Nome dell'importatore responsabile dell'ammissione alla circolazione / conteggio del veicolo
TG	Codice di approvazione del tipo, conformemente alla registrazione nel SIAC
VIN	Vehicle Identification Number/numero del telaio, conformemente alla registrazione nel SIAC.
Marke	Markenname
Getriebe	Codice del cambio
Treibstoff	Tipo di carburante del veicolo
Leergewicht	Peso a vuoto determinante del singolo veicolo secondo l'ordine delle fonti (v. punto 4 della presente direttiva)
CO_2	Emissioni di CO_2 secondo la fonte determinante riportata al punto 4.
CO_2_AbzugOekoInnov	Deduzione delle riduzioni di emissioni di CO_2 conseguite con innovazioni ecologiche tenendo conto del fattore di moltiplicazione ai sensi dell'art. 26 cpv. 2 ordinanza sul CO_2
CO2_massg[10]	Valore del CO_2 determinante conformemente alla colonna CO_2 tenendo conto di eventuali fattori di riduzione del CO_2 quali deduzioni delle innovazioni ecologiche (art. 26 dell'ordinanza sul CO_2).
Bemerkung	Campo per le osservazioni nel quadro della verifica del conteggio annuale provvisorio da parte del grande importatore.

5.3 Cooperazione nell'aggiornamento dell'elenco dei veicoli da parte dell'importatore

Ogni anno a febbraio l'UFE trasmette ai grandi importatori l'elenco dei veicoli (v. n. 5.2) nonché il calcolo delle sanzioni basato su di esso (la cosiddetta fattura annuale provvisoria). Gli importatori sono tenuti a verificare entro circa un mese il conteggio provvisorio e segnalare all'UFE eventuali errori o aspetti da chiarire o aggiornare (obbligo di cooperazione, art. 13 cpv. 1 PA[11]). Se l'importatore ritiene che per un

[10] Quando sono disponibili i dati del TG e del CoC, essi vengono confrontati tra loro. Se il valore del CoC per le emissioni di CO_2 o per il peso a vuoto differisce significativamente dal valore del TG, viene automaticamente ripreso il valore del TG. Se uno dei valori viene sostituito sulla base di questa verifica di plausibilità, l'altro rimane invariato.

[11] Legge federale sulla procedura amministrativa (RS 172.021).

determinato veicolo ci sia un valore errato o mancante, deve comprovare i nuovi valori attraverso le corrispondenti fonti e inserire una motivazione sintetica nell'elenco dei veicoli, nella colonna «Osservazioni» del veicolo in questione. I veicoli mancanti devono essere inseriti nell'elenco indicandone i dati rilevanti e contrassegnati in colore. Gli importatori trasmettono entro il termine previsto all'UFE in forma elettronica l'elenco completato, incluse eventuali prove. I dati trasmessi successivamente non sono presi in considerazione (art. 13 cpv. 2 PA).

5.4 Risultati del calcolo

Il secondo documento a disposizione degli importatori contiene una tabella con i risultati del calcolo, basati sui dati che figurano nell'elenco dei veicoli. Il calcolo viene effettuato utilizzando le formule e i parametri fissati nella legge.
Dal documento si possono ricavare i seguenti dati:

Denominazione della colonna	**Descrizione, fonte dei dati**
RefJahr	Anno di riferimento del conteggio
ID_Deb	Numero debitore dell'importatore
NameEG	Nome del grande importatore / raggruppamento di emissioni
Nischenpool	Denominazione e modalità di calcolo in questo parco: marche miste (nessun dato), marche con conteggio separato (inserimento E)
AnzFz_total	Numero totale di veicoli nel parco veicoli
AnzFz_LEV	Numero di veicoli con emissioni di CO_2 <50 g/km
LeerGewicht	Peso a vuoto medio di tutti i veicoli del parco (cifre non arrotondate)
CO2_massg_vor_ST_ZMA	Emissioni medie di CO_2 di tutti i veicoli nel parco, considerati i fattori di riduzione del CO_2 (innovazioni ecologiche); risultato arrotondato alle prime tre cifre decimali, senza riduzione delle emissioni medie di CO_2 mediante carburanti sintetici rinnovabili e grazie al superamento delle quote prestabilite di veicoli a basse o a zero emissioni.
a_verwendet	Coefficiente angolare della retta del valore limite utilizzato per il calcolo della sanzione.
CO_2_Einsparung_g_km_ST	Riduzione delle emissioni medie di CO_2 mediante il computo di carburanti sintetici rinnovabili.
CO_2_Reduktion_LEV_ZMA	Riduzione delle emissioni medie di CO_2 grazie al superamento delle quote prestabilite di veicoli a basse o a zero emissioni.
CO_2_Massgebend	Emissioni medie determinanti di CO_2 di tutti i veicoli nel parco, considerati i fattori di riduzione del CO_2 (innovazioni ecologiche), nonché la riduzione delle emissioni medie di CO_2 mediante carburanti sintetici rinnovabili e grazie al superamento delle quote prestabilite di veicoli a basse o a zero emissioni.
Ziel	Obiettivo individuale, calcolato in base al peso a vuoto medio dei veicoli del parco; risultato arrotondato alle prime tre cifre decimali (all. 4*a* dell'ordinanza sul CO_2).
Ziel_Abweichung	Scarto tra le emissioni medie di CO_2 e l'obiettivo individuale; risultato arrotondato per difetto al centigrammo.

Denominazione della colonna	Descrizione, fonte dei dati
Sanktion	Importo della sanzione in CHF, risultante dallo scarto rispetto all'obiettivo, dagli importi delle sanzioni (all. 5 dell'ordinanza sul CO_2) e dal numero di veicoli nel parco

6. Metodo di calcolo e statuto dell'importatore nell'anno successivo

Sulla base dell'elenco dei veicoli, l'UFE calcola per ogni parco veicoli l'obiettivo e le emissioni medie di CO_2, verifica se il grande importatore in questione è tenuto a pagare una sanzione e determina lo statuto dell'importatore per l'anno successivo (v. n. 6.2 qui di seguito). Il metodo di calcolo impiegato per i grandi importatori è riportato nel seguente esempio di calcolo, aggiornato annualmente sul sito Internet dell'UFE.

- Automobili: Automobili (admin.ch) → «Documenti»
- VCL: Autofurgoni e trattori a sella leggeri (admin.ch) → «Documenti»

6.1 Metodo di calcolo nell'anno di riferimento

A seconda delle dimensioni del rispettivo parco veicoli nuovi, gli importatori sono suddivisi in grandi importatori (il parco veicoli comprende almeno 50 automobili o 6 VCL (art. 18 cpv. 1 lett. a e b dell'ordinanza sul CO_2) e piccoli importatori (alla fine dell'anno di riferimento, il parco veicoli comprende meno di 50 automobili o meno di 6 VCL, art. 20 dell'ordinanza sul CO_2). Nel caso dei grandi importatori, il calcolo viene effettuato alla fine dell'anno di riferimento sull'intero parco veicoli nuovi tenendo conto delle emissioni medie di CO_2. I piccoli importatori devono effettuare il calcolo per ogni veicolo singolarmente (art. 11 cpv. 1 e 5 della legge sul CO_2).

6.2 Statuto dell'importatore nell'anno successivo

Gli importatori il cui parco veicoli nuovi comprendeva almeno 50 automobili o 6 VCL nell'anno precedente l'anno di riferimento, sono considerati automaticamente grandi importatori anche nell'anno di riferimento (art. 18 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2). Tuttavia, il loro statuto di grandi importatori e il relativo conteggio sull'intero parco veicoli sono solo provvisori: se alla fine dell'anno di riferimento il parco veicoli comprende meno di 50 automobili o meno di 6 VCL, l'importatore viene considerato un piccolo importatore e deve effettuare il calcolo per ogni veicolo singolarmente (art. 18 cpv. 4 dell'ordinanza sul CO_2).

Gli importatori con un parco veicoli nuovo comprendente meno di 50 automobili o 6 VCL possono, come in precedenza, chiedere di essere trattati provvisoriamente come grandi importatori per l'anno successivo (art. 18 cpv. 3 dell'ordinanza sul CO_2). La registrazione (nuova o ripetuta) deve essere effettuata, possibilmente, prima dell'inizio di un anno di riferimento.

7. Trasmissione dei dati CoC

Tutti i grandi importatori che mettono in circolazione in Svizzera veicoli tramite approvazione del tipo o scheda tecnica, al termine dell'anno di riferimento e al più tardi entro il 31 dicembre dell'anno successivo possono trasmettere i dati CoC (art. 23 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2). Dopo tale trasmissione i dati dei veicoli tratti dal CoC sono prioritari rispetto ai dati ricavati dall'approvazione del tipo.

7.1 Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati CoC

Affinché vengano considerati i dati CoC, un importatore deve fornire per i veicoli in questione i seguenti dati:

- numero d'identificazione del veicolo (VIN);
- emissioni di CO_2 combinate conformemente alla procedura di misurazione WLTP (voce CoC 49.4, art. 25 cpv. 1 dell'ordinanza sul CO_2). Per i veicoli parzialmente elettrici (ibridi plug-in), sono determinanti le emissioni di CO_2 combinate ponderate. Per i veicoli che nel CoC non hanno emissioni di CO_2 secondo la procedura di misurazione WLTP, le emissioni di CO_2 determinanti devono essere calcolate secondo l'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2 e deve essere inserito tale valore calcolato (art. 25 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO_2). Per questi veicoli, i relativi parametri di calcolo devono essere indicati in colonne supplementari nella lista;
- peso a vuoto effettivo (voce CoC 13.2) oppure peso in ordine di marcia (voce CoC 13);
- eventuali tecnologie innovative (innovazioni ecologiche) e la conseguente riduzione di emissioni di CO_2 secondo il CoC;
- numero d'identificazione dell'impresa.

In linea di principio tutti i dati di un veicolo devono essere tratti dalla stessa fonte.

7.2 Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati calcolati per i VCL plurifase

Se per i VCL con approvazione del tipo plurifase (i cosiddetti Multi-Stage Vehicles, MSV) si utilizzano i dati della procedura di interpolazione a norma del regolamento (UE) 2017/1151, devono essere fornite le basi di valutazione a norma dell'allegato III, parte A, numero 1.2.2 del regolamento (UE) 2019/631 come segue:

- il peso a vuoto rilevante ai fini della sanzione del veicolo in ordine di marcia secondo l'allegato III, parte A, punto 1.2.4 del regolamento (UE) 2019/631, calcolato sulla base della massa secondo la voce 14.2 o 14[12]. Questo deve essere utilizzato al posto del peso secondo la voce CoC 13.2 o 13;
- il valore di CO_2 rilevante ai fini della sanzione calcolato in base alla metodologia di interpolazione secondo l'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4 del regolamento (UE) 2017/1151. A tal fine, si utilizza lo strumento di calcolo che deve essere fornito dal costruttore del veicolo di base secondo il regolamento (UE) 2017/1151 allegato XII, punto 2.3.

7.3 Innovazioni ecologiche (innovazioni ecocompatibili o ecoinnovazioni)

Ai fini del riconoscimento di una riduzione delle emissioni di CO_2 conseguita grazie all'impiego di tecnologie innovative (ecoinnovazioni), come base per la misurazione del veicolo in questione occorre trasmettere e utilizzare i dati del CoC. Questo perché le ecoinnovazioni sono contenute esclusivamente nel CoC e in nessun'altra fonte di dati (p. es. l'approvazione del tipo). Tuttavia, le ecoinnovazioni possono essere conteggiate solo in misura limitata. La riduzione delle emissioni medie CO_2 relativa a un parco veicoli nuovo di un grande importatore conseguita grazie all'impiego di tecnologie innovative è considerata solo fino a un massimo di 7 grammi di CO_2/km (art. 26 cpv. 1 dell'ordinanza sul CO_2).

7.4 Procedura di presentazione delle innovazioni ecologiche

- I dati menzionati ai punti 7.1 e 7.2 di questa direttiva devono essere trasmessi per e-mail all'UFE in formato Excel (v. modello al punto 7.5) (co2-auto@bfe.admin.ch).
- Per la fattura annuale vengono considerati solo i dati pervenuti all'UFE entro il 31 gennaio successivo all'anno di riferimento.
- Gli importatori che trasmettono i dati CoC di automobili e VCL devono preparare un elenco separato per ogni tipo di veicolo.

[12] Se l'importatore dispone di valori misurati del veicolo completato dal tecnico, anch'essi possono essere trasmessi e utilizzati come base per calcolare i valori di CO_2 secondo la metodologia di interpolazione, sempreché si tratti di una prova ufficialmente riconosciuta secondo il n. 4.1.

7.5 Modello per la trasmissione dei dati CoC

IDI	Marca	Numero VIN	Peso a vuoto	CO_2	Ino-Tech_1*	CO_2_1**	Colonne supple-mentari***
CHEXX	marca	ABC12345678901234	1707	199			
CHEXX	marca	ABC98765432109876	1505	165	eX XX	1.2	
CHEXX	marca	ABC12345432123454	1450	130			
CHEXX	marca	ABC01230123012301	1395	125	eX XX	2	
CHEXX	marca	ABC12312312312312	1425	127	eX XX	1.5	
CHEXX	marca	ABC54321543215432	1430	120			

**Codice dell'innovazione ecologica*

***Risparmio di emissioni di CO_2 in g / km riconducibile all'innovazione ecologica*

****Colonne supplementari per i veicoli le cui emissioni di CO_2 sono calcolate secondo l'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2 (v. n. 4.1 – punto 5). Per questi veicoli, almeno tre colonne devono essere completate con le seguenti indicazioni CoC (tipo di carburante: voce CoC 26, potenza in kW: voce CoC 27, tipo di trasmissione: voce CoC 28)).*

Gli importatori devono utilizzare il modello Excel per la trasmissione dei dati disponibile su: https://www.bfe.admin.ch/auto-co2 → Automobili / Autofurgoni e trattori a sella leggeri → Documenti → Formulare Moduli e schede informative→ Modello per la trasmissione dei dati

7.6 Controllo dei dati CoC trasmessi

Ai fini del controllo dei dati trasmessi, l'UFE può esigere che l'importatore presenti un duplicato o una copia del CoC (art. 23 cpv. 3_{bis} dell'ordinanza sul CO_2; RS 641.711). In caso di MSV deve essere inoltre presentato un estratto generato dal tool di calcolo relativo ai dati calcolati e i dati alla base di questo.

8. Riduzione delle emissioni di CO_2 mediante carburanti sintetici rinnovabili

Gli importatori hanno la possibilità di ridurre matematicamente le emissioni medie di CO_2 del proprio parco veicoli nuovi mediante il computo della riduzione delle emissioni di CO_2 conseguita utilizzando carburanti sintetici rinnovabili (art. 11*a* della legge sul CO_2).

Sono considerati carburanti sintetici rinnovabili i carburanti rinnovabili prodotti utilizzando fonti energetiche rinnovabili diverse dalla biomassa (art. 26*b* cpv. 2 lett. a dell'ordinanza sul CO_2).

Inoltre il carburante deve essere impiegato per la propulsione di veicoli, in modo da poter essere preso in considerazione nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 (art. 26*b* cpv. 2 lett. b dell'ordinanza sul CO_2). Se il carburante viene impiegato per altri scopi, come per esempio il riscaldamento nel settore degli edifici o per l'esercizio di aeromobili, la conseguente riduzione delle emissioni di CO_2 non è computabile nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli. L'impiego del carburante nel settore dei trasporti deve essere dichiarato, al momento dell'annullamento della garanzia di origine (GO), da colui che lo ha messo in commercio (precisando che si tratta del settore dei trasporti). L'UFE si riserva il diritto di richiedere ulteriori prove fiscali per i carburanti sintetici computati a scopo di verifica.

Al momento solo i vettori energetici indicati nella seguente tabella sono considerati carburanti sintetici rinnovabili secondo l'articolo 26*b* capoverso 2 dell'ordinanza sul CO_2. Per il calcolo della riduzione delle emissioni vengono impiegati i fattori di emissione del carburante fossile enunciati nell'allegato 10 dell'ordinanza sul CO_2.

Carburanti sintetici rinnovabili computabili	Carburanti fossili sostituiti
Diesel Power-to-Liquid	Diesel
Etanolo Power-to-Liquid	Benzina
Metanolo Power-to-Liquid	Benzina
Metano Power-to-Gaz	Metano

I carburanti devono inoltre soddisfare le esigenze di cui all'articolo 35*d* della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) e di cui all'articolo 3 dell'ordinanza sull'immissione in commercio di combustibili e carburanti rinnovabili o a basso tenore di emissioni (OCoCr). Questo principio è garantito dall'esecuzione dell'OCoCr e dell'articolo 35d LPAmb, il quale prevede un divieto di immissione in commercio per i combustibili e carburanti che non soddisfano le esigenze.

Non è consentito il computo dell'idrogeno (rinnovabile) per i veicoli a celle a combustibile, poiché esso non viene considerato un carburante secondo la legislazione sull'imposizione degli oli minerali.

Se un fornitore di carburanti sintetici rinnovabili garantisce per contratto a un importatore di veicoli il plusvalore ecologico di una determinata quantità di carburante, l'importatore può chiedere che si tenga conto della corrispondente riduzione delle emissioni di CO_2 per il calcolo delle emissioni di CO_2 del proprio parco veicoli nuovi (art. 11*a* della legge sul CO_2 in combinato disposto con l'art. 26*b* dell'ordinanza sul CO_2). Il fatto che il plusvalore ecologico della quantità di carburanti sintetici rinnovabili da conteggiare sia computato esclusivamente al parco dell'importatore di veicoli richiedente (e non ad altri obblighi di legge o ad altri importatori) è comprovato dall'attribuzione sulla garanzia di origine nel sistema delle garanzie di origine per combustibili e carburanti. A tal fine, l'importatore di veicoli deve accordarsi con il fornitore del carburante (chi immette in commercio o il successivo proprietario della garanzia di origine) e far registrare a quest'ultimo l'attribuzione sulla garanzia di origine. Inoltre colui che ha messo in commercio il carburante deve annullare la GO (precisando che si tratta del settore dei trasporti), affinché essa possa essere impiegata come prova della riduzione delle emissioni di CO_2. L'annullamento deve essere effettuato entro la fine di ogni trimestre (art. 4*c* cpv. 2 lett. a e cpv. 3 dell'ordinanza sull'energia). L'importatore di veicoli non ha alcun ruolo nel registro GO. Al momento dell'attribuzione colui che ha messo in commercio il carburante deve registrare i seguenti dati:

- strumento: prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per veicoli;
- IDI dell'importatore del veicolo secondo registrazione presso l'UFE;
- parco veicoli (automobili/veicoli commerciali leggeri/veicoli commerciali pesanti);
- anno del computo.

Le disposizioni relative all'attribuzione dei carburanti sintetici rinnovabili si trovano anche nel manuale di sistema del registro GO. L'attribuzione deve avvenire, secondo quanto disposto dall'ordinanza del DATEC sulla garanzia di origine per combustibili e carburanti (OGOCC, RS 730.010.2) entro 18 mesi dall'emissione della GO.

Dopo l'attribuzione e l'annullamento delle GO, l'importatore di veicoli deve presentare presso l'UFE la domanda di conteggio della riduzione di emissioni di CO_2 entro il 31 gennaio dell'anno successivo all'anno di riferimento (conformemente all'art. 11*a* cpv. 1 della legge sul CO_2 e all'art. 26*b* cpv. 3 lett. a e b dell'ordinanza sul CO_2).

Le quantità di carburante così attribuite vengono conteggiate al massimo fino a quando il superamento dell'obiettivo è pari a 0. L'importatore è personalmente responsabile della corretta attribuzione delle

quantità di carburante al proprio parco veicoli. Le GO attribuite in eccesso scadono; a livello di esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2, non è possibile alcun rimborso al fornitore del carburante, né una contabilizzazione per periodi successivi, né la cessione di GO tra importatori di veicoli o la cessione a un altro parco veicoli nuovi di una diversa categoria di veicoli dello stesso importatore

Il calcolo della riduzione delle emissioni di CO_2 dovuta all'impiego di carburanti sintetici rinnovabili è descritto all'allegato 4*b* dell'ordinanza sul CO_2 ed è illustrato nell'esempio per i grandi importatori:

Secondo l'allegato 4*b*, la riduzione delle emissioni di CO_2 viene convertita in g CO_2/km o in g CO_2/tkm, tenuto conto della prestazione chilometrica media attesa di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri. Nel computo non si fanno distinzioni in base alla tipologia di propulsione dei veicoli nel parco veicoli nuovi, bensì solo in base al carburante fossile sostituito.

9. Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati relativi a veicoli modificati

A partire dal 2025 gli importatori possono decidere se far valere i dati secondo il CoC (veicolo di base) o i dati del veicolo modificato (non è ammesso mischiare le fonti). Nel primo caso l'importatore può adempiere alle prescrizioni della legislazione sul CO_2 attraverso i processi usuali (portale «Importazione veicoli» e portale eGovernment DATEC). Nel caso in cui voglia far valere i dati del veicolo modificato, l'importatore deve fornire la prova che le emissioni di CO_2 sono state rilevate secondo la procedura di misurazione WLTP da parte di un organo d'esame ufficialmente riconosciuto. In alternativa, il valore di CO_2 rilevante ai fini della sanzione può essere calcolato in base alla metodologia di interpolazione secondo l'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4 del regolamento (UE) 2017/1151. A tal fine, si utilizza lo strumento di calcolo che deve essere fornito dal costruttore del veicolo di base secondo il regolamento (UE) 2017/1151 allegato XII, punto 2.3. Se nessuna delle due prove è disponibile, le emissioni di CO_2sono calcolate in base alle formule di cui all'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2. Il peso a vuoto determinante del veicolo modificato deve essere rilevato mediante bollettino di pesatura o nell'ambito dell'esame del veicolo. In tali casi, le condizioni di trasmissione dei dati applicabili sono identiche a quelle per la trasmissione dei dati del CoC (secondo il punto 7). Tuttavia, devono essere riportate in un elenco separato. I dati da trasmettere sono i seguenti:

- numero d'identificazione dell'impresa (IDI);
- marca del veicolo;
- numero d'identificazione del veicolo (VIN);
- peso a vuoto effettivo, secondo il rapporto di perizia;
- emissioni di CO_2 specifiche del veicolo, secondo la procedura di misurazione WLTP;
- *tipo di carburante*[13]*;*
- *potenza in kw*[13]*;*
- *tipo di trasmissione*[13]*.*

La prova del calcolo delle emissioni di CO_2 deve essere presentata insieme a una copia del rapporto di perizia.

In caso di cessione, è necessario utilizzare un modulo specifico, al quale devono essere allegati i documenti summenzionati (v. anche il punto 9). Il modulo è disponibile sul sito Internet dell'UFE dal 2025: processo relativo alle cessioni.

[13] ***Colonne supplementari per i veicoli le cui emissioni di CO_2 sono calcolate secondo l'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2

10. Ripresa di veicoli

Un importatore può cedere veicoli a un grande importatore ai fini del calcolo delle sanzioni sul CO_2. Il grande importatore riprende i veicoli in questione che entrano così a far parte del suo parco di veicoli nuovi determinante ai fini del calcolo delle sanzioni sul CO_2 (art. 22*a* cpv. 1 dell'ordinanza sul CO_2). Tale cessione deve essere notificata all'UFE antecedentemente alla prima immatricolazione in Svizzera attraverso il portale eGovernment DATEC (art. 22*a* cpv. 2 ordinanza sul CO_2). In caso di cessione per conto di terzi è tassativo disporre di una procura di cessione (servizio e-gov «Procure di cessione»). L'assegnazione di diritti di amministratore non produce alcun effetto giuridico per quanto riguarda la cessione.

In alcuni casi eccezionali, queste cessioni non possono essere elaborate dai nuovi sistemi (EGOV e portale KDI). Ciò vale in particolare per i veicoli con un VIN che non ha 17 cifre, per i veicoli modificati per i quali si vogliono far valere dati diversi dal CoC o per i veicoli commerciali a emissioni zero della categoria N2 (fino a un peso totale di 4250 kg - veicoli Bourgeois). L'UFE ha creato una soluzione per questi casi. La notifica della cessione dei veicoli avviene tramite un apposito modulo, scaricabile dal sito Internet dell'UFE: processo relativo alle cessioni.

La cessione di veicoli non è ammessa dopo la prima immatricolazione in Svizzera. Un'automobile o un VCL può essere ceduto al massimo una sola volta; la revoca di una cessione non è possibile (art. 22*a* cpv. 2 e 3 dell'ordinanza sul CO_2).

Se un grande importatore riprende un veicolo di un importatore ai sensi dell'articolo 22*a* dell'ordinanza sul CO_2, deve assicurarsi che questo sia stato importato e immatricolato in Svizzera per l'uso cui è destinato e non in modo abusivo, con l'unica finalità di commerciare con i crediti CO_2 (v. anche il punto 10).

11. Abusi

Nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi, l'UFE ha constatato in passato presunti abusi. Per abusi si intendono azioni compiute unicamente allo scopo di aggirare la legge senza tuttavia violare di per sé il testo di un atto normativo. Simili comportamenti non sono protetti dalla legge (art. 2 cpv. 2 del Codice civile svizzero). Sono stati osservati due tipi di presunto abuso:

11.1 Immatricolazione di veicoli in generi aventi uno scopo diverso da quello originario

I veicoli vengono modificati in modo da poter essere assegnati a un genere di veicolo assoggettato a obiettivi di CO_2 superiori oppure totalmente esentato dall'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi. Ciò non avviene per metterli in circolazione in Svizzera come veicoli di quel particolare genere, bensì solamente perché per tale genere di veicolo gli obiettivi relativi alle emissioni di CO_2 sono superiori o addirittura inesistenti. Una volta eseguita questa prima immatricolazione formale rilevante per la legge sul CO_2, i veicoli vengono riportati allo stato originario e immediatamente, o dopo un breve periodo di tempo, immatricolati di nuovo come veicoli del genere originario. Trattandosi della seconda immatricolazione, il veicolo non viene di regola registrato nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2. Questa prima immatricolazione non è finalizzata all'utilizzo del veicolo in Svizzera conformemente all'immatricolazione – bensì unicamente a evitare la sanzione per le emissioni di CO_2 per il corrispondente veicolo.
Un simile comportamento viene considerato abusivo. In tale caso, ai fini del calcolo della sanzione per le emissioni di CO_2 viene considerata l'immatricolazione per l'uso finale in Svizzera e non l'immatricolazione conforme allo stato del veicolo al momento della prima immatricolazione.

11.2 Immatricolazioni temporanee di veicoli elettrici

I veicoli elettrici vengono importati in Svizzera e messi formalmente in circolazione. In seguito, o dopo un breve periodo di tempo, questi veicoli, che sono stati utilizzati poco o affatto in Svizzera, vengono di nuovo ritirati dalla circolazione e, in alcuni casi, esportati nuovamente all'estero. I veicoli non vengono quindi importati e immatricolati per l'uso cui sono destinati, vale a dire per la circolazione in Svizzera, ma solo per ridurre le emissioni medie di CO_2 di un parco veicoli soggetto alla legge sul CO_2. Anche in questo caso l'immatricolazione non è finalizzata all'utilizzo del veicolo elettrico in Svizzera, bensì unicamente a evitare o ridurre la sanzione per le emissioni di CO_2 di un parco veicoli soggetto alla legge sul CO_2. Anche un simile comportamento viene considerato abusivo.

11.3 Procedura applicata in caso di veicoli immatricolati per aggirare la legge

Le autorità esecutive non riconoscono le immatricolazioni effettuate abusivamente nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 e, in presenza di simili abusi, adottano le misure del caso. Di conseguenza le immatricolazioni di veicoli oggetto delle due procedure abusive descritte non sono considerate nel quadro delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2.

12. Contatti e interlocutore

Contatti per domande di natura generale

I collaboratori dell'UFE sono a vostra disposizione per domande di carattere giuridico o per chiarimenti sul calcolo delle sanzioni e sul database:

Automobili:
Mirco Studer, specialista Efficienza energetica dei trasporti:
mirco.studer@bfe.admin.ch, tel. +41 (0)58 462 54 07

VCL:
Elias Zurfluh, specialista Efficienza energetica dei trasporti:
elias.zurfluh@bfe.admin.ch, tel. +41 (0)58 465 21 07

Contatti per domande relative alla digitalizzazione dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2

Per eventuali domande sulla digitalizzazione dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 è possibile rivolgersi al sig. Adolf Zobrist e al sig. Matthias Vogt: e-mail: co2-auto@bfe.admin.ch,
Tel. +41 (0)58 464 54 40