



## Scheda informativa

### Attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per autofurgoni e trattori a sella leggeri nel 2022

#### Autofurgoni e trattori a sella leggeri immatricolati per la prima volta e loro emissioni di CO<sub>2</sub> (termine collettivo: veicoli commerciali leggeri, VCL)

Nel 2022 sono state controllate le emissioni di circa 23'200 veicoli commerciali leggeri immatricolati per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein. Rispetto all'anno precedente, le nuove immatricolazioni sono diminuite di circa il 19 per cento. Nei confronti dell'ultimo anno pre-crisi 2019, il risultato del 2022 rappresenta un calo di circa il 40 per cento. L'inizio della guerra di aggressione russa contro l'Ucraina, ha rallentato la ripresa economica dopo la crisi causata dal coronavirus. Le catene di approvvigionamento parzialmente interrotte e la carenza di componenti e microchip continuano a compromettere la produzione di veicoli. Inoltre, diversamente dal 2019 non sono considerati i veicoli che non rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Si tratta, ad esempio, dei furgoni blindati che trasportano denaro o dei veicoli che non dispongono di valori di emissione WLTP a causa del loro peso a vuoto. Il numero di questi veicoli è aumentato rispetto al 2021. Oltre ai veicoli nuovi, le prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> si applicano anche ai VCL 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 2017 - 2022.

#### Nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri

ripartite a seconde del tipo d'importatore

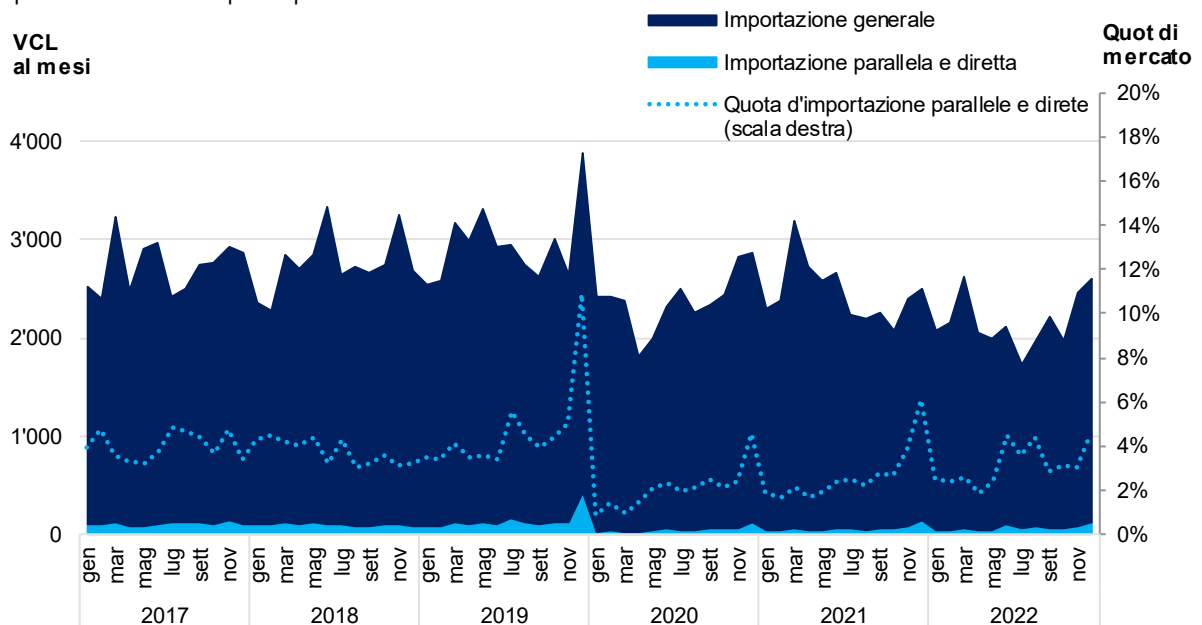


Figura 1: Immatricolazioni mensili di VCL nuovi per tipo di importatore. Fonte dei dati: USTRA (IVZ)

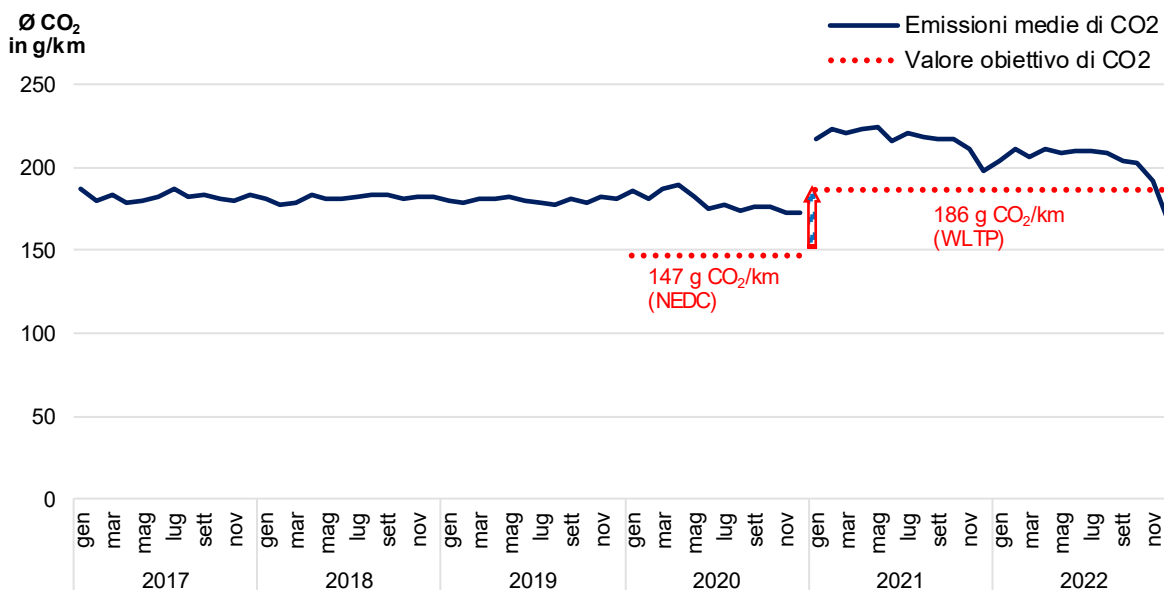
Le forti fluttuazioni delle quote di mercato dei VCL importati direttamente e parallelamente sono dovute agli effetti di transizione legati alle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> entrate in vigore il 1° gennaio 2020. Le immatricolazioni anticipate hanno quindi creato un picco pronunciato nel dicembre 2019. In genere, il mese di dicembre viene utilizzato nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per ottimizzare le flotte con immatricolazioni anticipate o per sfruttare i contingenti. Dall'introduzione delle prescrizioni



sulle emissioni di CO<sub>2</sub> nel 2020, la svendita delle scorte accumulate alla fine del 2019, unita all'andamento generale del mercato, comporta quote di mercato inferiori per le importazioni parallele e dirette. Prima dell'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, la quota di mercato media a lungo termine delle importazioni parallele e dirette di VCL si attestava al 4,8 per cento circa. Sebbene non raggiungano ancora il livello precedente l'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, dal 2020 le quote di mercato sono in costante ripresa e nel 2022 erano pari al 3,2 per cento (2020: 2,1%, 2021: 2,6%). Per quanto riguarda le prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, va notato che si applicano le stesse disposizioni legali a tutti gli importatori. La media delle sanzioni pagate per veicolo dagli importatori paralleli è addirittura leggermente più bassa rispetto a quella degli importatori generali (cfr. Tabelle 2: Sanktionsbeträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppe). Importando più auto 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 CO<sub>2</sub>, la quota di auto usate è triplicata rispetto al 2019, attestandosi al 10 per cento circa (2021): 6,5%). La maggior parte delle auto usate viene importata in Svizzera da importatori paralleli e diretti.

Il seguente grafico illustra l'evoluzione mensile delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei VCL nuovi negli anni 2017–2022. Con il passaggio dalla procedura di misurazione NEDC a WLTP, sono aumentate le emissioni medie di CO<sub>2</sub> dei nuovi VCL. Per evitare un inasprimento repentino della misura, nell'ambito di questo passaggio è stato adeguato anche l'obiettivo.

#### Emissioni medie mensili di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri 2017 - 2022

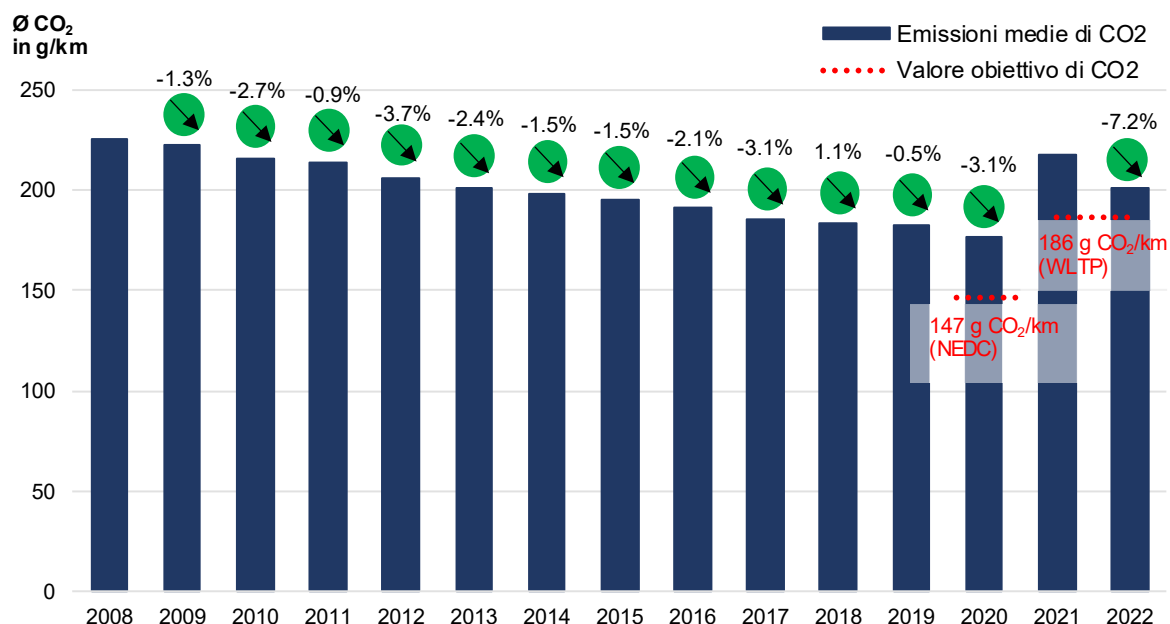


**Figura2-:** Emissioni mensili di CO<sub>2</sub> 2017-2022. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati di attuazione CO<sub>2</sub>)

Nel 2022, le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> erano pari a circa 201,5 g di CO<sub>2</sub>/km. Rispetto all'anno precedente si tratta di una riduzione del 7,2 per cento, ossia il calo più grande dall'inizio delle registrazioni nel 2008.



### Emissioni medie annue di CO<sub>2</sub> e tassi di diminuzione dei VCL 2008 - 2022



**Figura3:** Media annua delle emissioni di CO<sub>2</sub>-e tassi di riduzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati di attuazione CO<sub>2</sub>)

Il peso a vuoto medio di tutti i veicoli commerciali leggeri che soggiacciono alle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> era pari a circa 2 240 kg, ossia 2 kg in più rispetto al valore dell'anno scorso e 115 kg in più rispetto al peso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'obiettivo (M<sub>t-2</sub>). Analogamente all'anno precedente, alcuni importatori hanno fatto valere su base volontaria i dati del certificato di conformità CE (CoC). A differenza dell'approvazione del tipo, dove per il calcolo della sanzione sono determinanti i valori massimi di peso a vuoto e di CO<sub>2</sub> del tipo di veicolo, per i dati CoC sono determinanti i valori del peso a vuoto e del CO<sub>2</sub> specifici del veicolo, di regola più bassi. Il peso a vuoto medio dei dati CoC è inferiore di circa 120 kg rispetto all'approvazione del tipo. Allo stesso tempo, nei dati CoC anche il valore di CO<sub>2</sub> è in media inferiore di 35 grammi. Nel 2022 gli importatori hanno presentato set di dati CoC per circa 6'400 veicoli, il che corrisponde a una quota pari a circa il 27,6 per cento di tutti i veicoli (2021: 5'000, 18,1%)

### 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 2022 erano registrati presso l'UFE 32 grandi importatori, suddivisi nelle seguenti categorie:

- 29 importatori singoli, 3 raggruppamenti di emissioni
- 12 importatori generali, 20 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 CO<sub>2</sub> è stato immatricolato dai 10 principali grandi importatori.



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

Per i primi 3 anni dall'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> nel 2020, vigono disposizioni transitorie agevolate. Nel 2022, ad esempio, il 5% dei veicoli con le emissioni più elevate delle flotte dei grandi importatori non è stato preso in considerazione per il calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> (il cosiddetto "phasing-in"); per i piccoli importatori, l'eventuale sanzione è ridotta di conseguenza.

I veicoli che emettono meno di 50 g CO<sub>2</sub>/km (Low Emission Vehicles, LEV) sono stati computati 1,33 volte nel calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>. L'effetto di questo accredito multiplo (supercrediti) dei LEV è limitato a un massimo di 9,3 grammi secondo WLTP per importatore, in modo cumulativo dal 2020 al 2022. 7 dei 32 grandi importatori registrati, che insieme riuniscono circa il 5,5 per cento dei veicoli, hanno esaurito completamente i propri supercrediti entro la fine del 2022. Nel 2022, circa 2400 VCL hanno emesso meno di 50 g di CO<sub>2</sub>/km, il che corrisponde a una quota di mercato del 10,5% (2021: 4,9%).

Nel 2022 l'obiettivo per il parco veicoli è stato superato di 15,5 g CO<sub>2</sub>/km. Tuttavia, grazie alle disposizioni transitorie sopra descritte, le emissioni di CO<sub>2</sub> rilevanti per il rispetto dell'obiettivo relativo al CO<sub>2</sub> sono state ridotte da 201,5 g/km a circa 194,3 g/km. Inoltre, il calcolo della sanzione comprende un obiettivo individuale di CO<sub>2</sub> specifico per il parco veicoli nuovo di ciascun grande importatore (nel caso di un piccolo importatore si tratta dell'obiettivo specifico per il veicolo) e confrontato con le emissioni medie di CO<sub>2</sub> pertinenti. L'obiettivo individuale dipende dal peso a vuoto del veicolo o del parco automobili. Poiché il peso medio a vuoto di tutti gli LNF nel 2022 ha superato di 115 kg il peso a vuoto di riferimento, anche l'obiettivo individuale degli importatori è di 197 g di CO<sub>2</sub>/km in media, un valore notevolmente superiore all'obiettivo di 186 g/km. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> determinanti per raggiungere l'obiettivo sono quindi inferiori di 2,7 grammi rispetto all'obiettivo medio per l'intera flotta.

In generale, 20 dei 32 grandi importatori registrati hanno raggiunto o sono rimasti nel limite del proprio obiettivo individuale per il parco veicoli immatricolato nel 2022 e pertanto non hanno dovuto pagare alcuna sanzione. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di 12 importatori erano superiori all'obiettivo individuale.

## Importo delle sanzioni

Nel 2022 sono stati immatricolati circa 23'200 nuovi VCL che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.

2022	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Autofurgoni controllati	23'100	100	23'200
Ricavi	5'212'000 CHF	386'000 CHF	5'598'000 CHF

Tabella 1: Entrate da sanzioni 2022

2022	Tutti	Importazioni generali	Importazioni parallele	Sanzioni Importazioni dirette
Sanzioni/VCL	241 CHF	226 CHF	222 CHF	4'245.—

Tabella 2: Importi delle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori

La sanzione per veicolo dei piccoli importatori supera di gran lunga quella dei grandi importatori (importazione generale e parallela). Il motivo è dovuto al fatto che i piccoli importatori conteggiano ogni veicolo individualmente e quindi non possono compensare i veicoli ad alte emissioni con veicoli a basse emissioni di CO<sub>2</sub>. 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 i ricavi derivanti dall'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri sono ripartiti tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein. Ciò avviene sulla base delle immatricolazioni totali di veicoli nei due Stati<sup>1</sup>. Nel 2022, dopo la deduzione dei costi, al Principato del Liechtenstein saranno versati circa 139'000 franchi, mentre circa 20,1 milioni di franchi verranno attribuiti al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) in Svizzera.

2022	FL	CH	Totale
Automobili controllate	1'500	228'500	230'000
Veicoli commerciali leggeri controllati	200	23'000	23'200
<b>Totale veicoli controllati</b>	<b>1'700</b>	<b>251'500</b>	<b>253'200</b>
Ricavi automobili	-	-	CHF 16'440'000
Ricavi veicoli commerciali leggeri	-	-	CHF 5'598'000
<b>Totale ricavi esecuzione CO<sub>2</sub></b>	<b>CHF 151'000</b>	<b>CHF 21'887'000</b>	<b>CHF 22'038'000</b>
<b>Costi totali di attuazione</b>	<b>CHF 12'000</b>	<b>CHF 1'835'000</b>	<b>CHF 1'847'000</b>
<b>Ricavi netti</b>	<b>CHF 139'000</b>	<b>CHF 20'052'000</b>	<b>CHF 20'191'000</b>

*Tabella 3: Ripartizione dei costi e dei ricavi tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein.*

---

<sup>1</sup> 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)