



Scheda informativa

Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili nel 2023

Automobili di nuova immatricolazione ed emissioni di CO₂

Nel 2023 sono state immatricolate per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein circa 257 000 automobili nuove. Sebbene ciò corrisponda a un aumento di circa l'11,6 per cento rispetto all'anno precedente, il numero delle nuove immatricolazioni rimane al di sotto del livello pre-crisi del 2019. Oltre ai veicoli nuovi, le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ si applicano anche alle automobili messe in circolazione per la prima volta all'estero meno di 6 mesi prima di essere sdoganate in Svizzera. Il seguente grafico illustra le immatricolazioni annue di automobili nuove nel periodo 2011–2023.

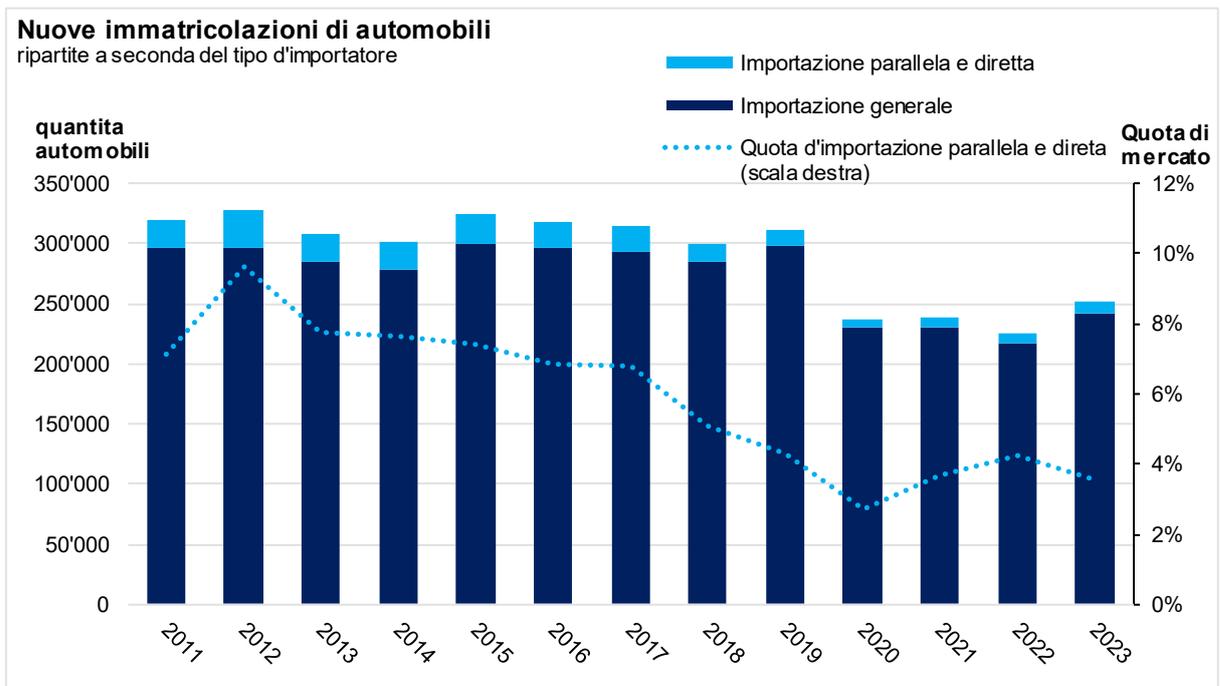


Figura1: immatricolazioni annue di automobili nuove per tipo di importatore. Fonte dei dati: USTRA (IVZ)

Le forti fluttuazioni della quota di mercato delle importazioni parallele e dirette sono da ricondurre agli effetti di transizione verificatisi prima dell'introduzione dei nuovi obiettivi per le emissioni di CO₂. Le prescrizioni sono entrate in vigore il 1° luglio 2012. Il picco registrato nel 2012 è da attribuire alle numerose immatricolazioni anticipate dagli importatori paralleli e diretti. Mentre nel periodo 2013–2016 erano all'incirca al livello del 2011, anno precedente all'introduzione delle prescrizioni, dal 2017 in poi le quote di mercato delle importazioni parallele e dirette sono scese costantemente al di sotto del livello del 2011. Dopo una leggera ripresa nel 2021 e nel 2022 sono nuovamente diminuite nel 2023: con una quota pari a circa il 3,6 per cento sono calate di circa lo 0,6 per cento rispetto all'anno precedente, attestandosi pertanto grosso modo allo stesso livello del 2021.

Non è possibile stabilire una correlazione diretta tra la regolamentazione in materia di emissioni di CO₂ e l'evoluzione delle quote di mercato. Da un lato, per tutti gli importatori di automobili valgono le stesse prescrizioni legali; dall'altro, negli ultimi anni l'importo medio delle sanzioni pagate per veicolo dagli



importatori paralleli è stato sempre leggermente più basso rispetto a quello degli importatori generali. Nel 2023 l'importo per veicolo dell'importazione diretta e parallela è stato superiore rispetto a quello delle importazioni generali, ma comunque a un livello molto basso (vedi Tabella 2). Inoltre dal 2020 si è registrato un aumento significativo della percentuale di veicoli usati importati, confermato anche nel 2023. Il calo della domanda di automobili nuove si è in parte riflesso in un aumento della domanda di automobili usate. Queste quote di mercato interessano in particolare le importazioni parallele e dirette.

Il seguente grafico illustra l'evoluzione mensile delle emissioni di CO₂ delle automobili nuove negli anni dal 2012 al 2023. Il passaggio dalla procedura NEDC a quella più realistica WLTP ha comportato un aumento delle emissioni medie di CO₂ misurate per le automobili nuove. Per evitare un inasprimento repentino, si è proceduto a un adeguamento dell'obiettivo relativo alle emissioni di CO₂, analogamente a quanto fatto nell'UE.

Emissioni medie mensili di CO₂

2012 - 2023

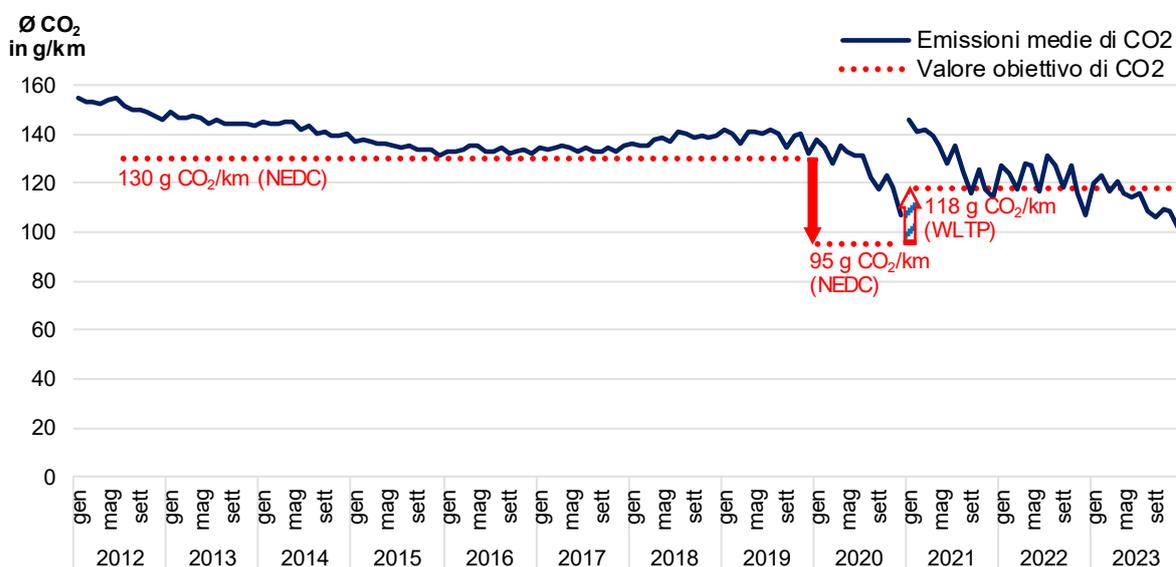


Figura 2: emissioni mensili di CO₂ 2017–2023. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂)

Nel 2023 le emissioni medie di CO₂ di tutte le automobili erano pari a circa 112,7 g CO₂/km, un valore di oltre 8 grammi inferiore rispetto all'anno precedente (2022: 120,9 g CO₂/km) e per la prima volta significativamente al di sotto dell'obiettivo di 118 g CO₂/km. Dopo quello del 2020 e del 2022 si tratta del terzo calo più consistente dall'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.



Emissioni medie annue di CO₂ e tassi di diminuzione

2008 - 2023

Ø CO₂
in g/km

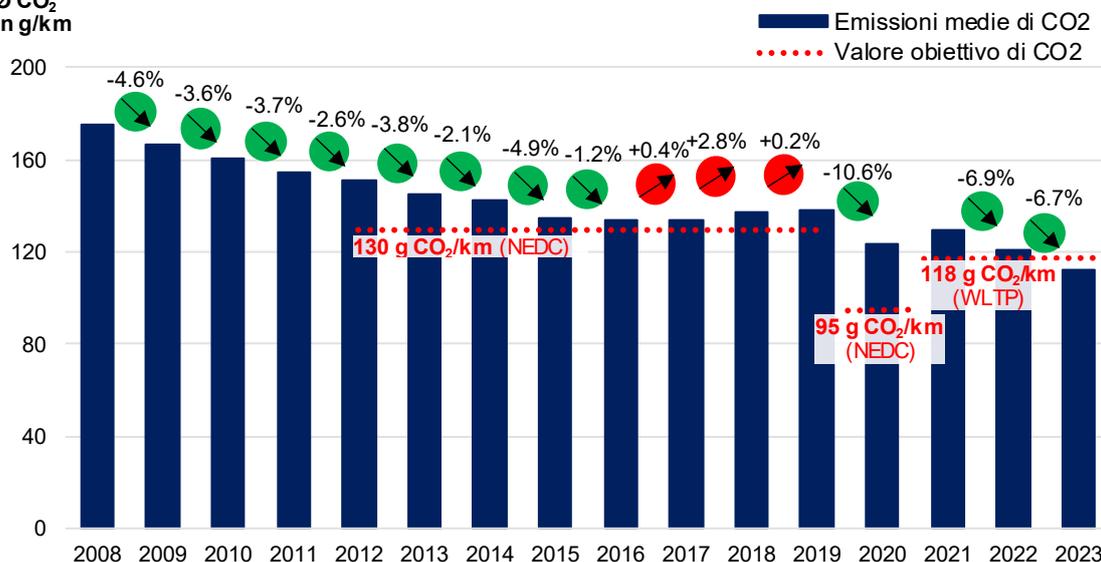


Figura 3: media annua delle emissioni di CO₂ e percentuali di riduzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂)

Il peso a vuoto medio di tutte le automobili rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ è stato di 1782 kg, ossia 31 kg in più rispetto all'anno precedente e 89 kg in più rispetto al valore del peso a vuoto di riferimento utilizzato per il calcolo dell'obiettivo. La tendenza verso automobili nuove sempre più pesanti si conferma quindi anche nel 2023. Questo aumento è però influenzato in modo significativo dalla quota crescente di veicoli elettrici a batteria.

Conformemente all'ordinanza sul CO₂, gli importatori possono presentare per ciascun veicolo, su base volontaria, dati del certificato di conformità CE (CoC). Questi dati sono quindi utilizzati per il calcolo delle emissioni medie di CO₂ e dell'obiettivo relativo alle emissioni di CO₂ al posto dei dati contenuti nell'approvazione del tipo. Questi ultimi contengono il peso a vuoto massimo e il valore massimo delle emissioni di CO₂ di un determinato tipo di veicolo. I dati specifici dei singoli veicoli mostrano di norma un peso a vuoto inferiore ed emissioni di CO₂ più basse. Nel 2023 sono stati trasmessi dati dei CoC per circa il 22 per cento dei veicoli rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sul CO₂, il che corrisponde a una quota pari a circa la metà di quella del 2022. È una conseguenza del cambiamento di sistema dall'immatricolazione tramite approvazione del tipo all'immatricolazione tramite CoC elettronico (immatricolazione basata sull'e-CoC specifico del veicolo). Nel 2023 circa il 37 per cento dei veicoli rientranti in questo campo di applicazione è già stato immatricolato attraverso un e-CoC. Pertanto, cumulativamente, circa il 59 per cento dei veicoli è stato conteggiato sulla base dei dati CoC specifici per ogni veicolo.

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 37 per cento del parco veicoli totale era dotato di tali innovazioni ecologiche. Nel 2023 le riduzioni di CO₂ derivanti dalle innovazioni ecologiche vengono 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 1,5 grammi per chilometro; tenendo conto del fattore di ponderazione si arriva a circa 2,3 grammi. Questo riduce le emissioni medie di CO₂ dell'intero parco veicoli di quasi un grammo, facendole scendere da 112,7 a 111,9 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 sono rimasti di gran lunga al di sotto del loro obiettivo. Il motivo principale è da ricercare nell'ulteriore elettrificazione del parco svizzero dei veicoli nuovi. Nel 2023 circa il 29,3 per cento di tutte le automobili soggette alle disposizioni sulle emissioni di CO₂ ha emesso meno di 50 grammi di CO₂/km (anno precedente: circa 25 %). La quota dei veicoli completamente elettrici si è attestata intorno al 21 per cento (anno precedente: circa 18 %).

Nel 2023 le emissioni medie di CO₂ sono state di circa 5,3 g CO₂/km al di sotto dell'obiettivo del parco veicoli di 118 g CO₂/km. 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 tutte le automobili superava di 89 kg il peso a vuoto di riferimento, anche gli obiettivi individuali degli importatori erano in media superiori a 118 g/km. A fronte di un obiettivo medio per le emissioni di CO₂ dell'intero parco veicoli pari a 121 g CO₂/km si sono registrate emissioni medie determinanti di CO₂ pari a 111,9 grammi CO₂/km (tenuto conto della ponderazione delle innovazioni ecologiche), ossia inferiori in media addirittura di 9,1 g CO₂/km rispetto all'obiettivo individuale.

Importatori di automobili

Tutti gli importatori che intendono far conteggiare l'insieme delle proprie automobili di nuova immatricolazione come parco veicoli devono essere registrati presso l'Ufficio federale dell'energia (UFE) come grandi importatori. Nel 2023 risultavano registrati presso l'UFE 56 grandi importatori, suddivisi nelle seguenti categorie in base a diversi aspetti:

- 51 importatori singoli, 5 raggruppamenti di emissioni
- 20 importatori generali, 36 importatori paralleli

I 10 maggiori grandi importatori hanno conteggiato complessivamente circa il 92 per cento delle automobili (anno precedente: 94 %). Nel complesso, 53 dei 56 grandi importatori registrati (ossia circa il 95 %) hanno raggiunto il proprio obiettivo individuale per il parco automobili immatricolato nel 2023 e pertanto non hanno dovuto pagare alcuna sanzione. Le emissioni medie di CO₂ di tre importatori hanno invece superato l'obiettivo individuale.

Entrate dalle sanzioni

Nel 2023 sono state immatricolate circa 257 000 automobili rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, per le quali è stato quindi verificato il rispetto degli obiettivi di emissione. Le seguenti tabelle forniscono una panoramica in cifre.

	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Automobili controllate	256 200	600	256 800
Entrate	129 000 CHF	1 642 000 CHF	1 771 000 CHF

Tabella 1: entrate dalle sanzioni 2023

Rispetto all'anno precedente le sanzioni sono diminuite di circa il 91 per cento. Mentre gran parte delle sanzioni sono riconducibili ai piccoli importatori, quelle a carico dei grandi importatori sono numericamente poco rilevanti e si aggirano ancora a poche centinaia di migliaia di franchi.



La seguente tabella mostra gli importi delle sanzioni per veicolo, per categoria di importatori:

2023	Tutti	Importazioni generali	Importazioni parallele	Piccoli importatori
Sanzione per automobile	7 CHF	0 CHF	8 CHF	3974 CHF

Tabella 2: entrate dalle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori (arrotondate 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 (ad es. una borsa del CO₂), anche i piccoli importatori hanno accesso al conteggio per l'intero parco veicoli e possono così ridurre o evitare le loro 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 Stati¹. 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	284 500
Entrate automobili	-	-	CHF 1 771 000
Entrate VCL ²	-	-	CHF 4 438 000
Totale entrate per esecuzione prescrizioni sul CO₂²	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 nei costi una tantum legati all'implementazione della digitalizzazione dell'esecuzione operativa delle prescrizioni.

¹ 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)

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