

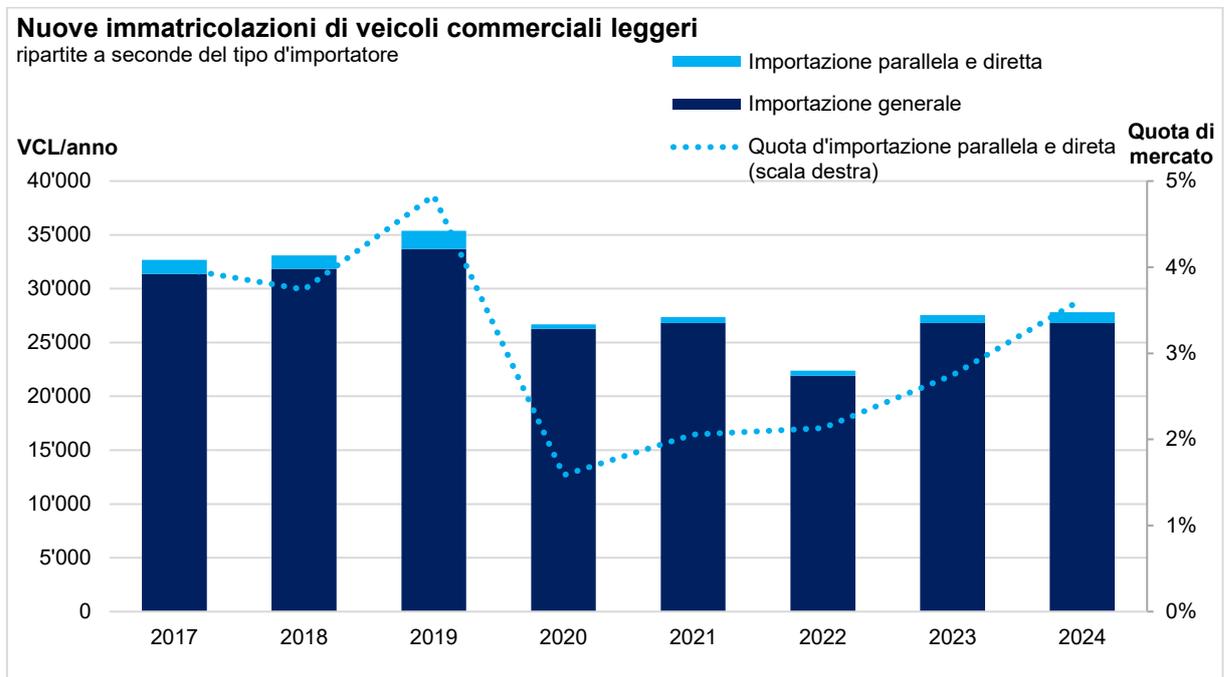


## Scheda informativa

### Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri 2024

#### 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 2024 circa 27 700 veicoli commerciali leggeri (VCL) immatricolati per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, valore corrispondente all'incirca a quello dell'anno precedente. Oltre ai VCL 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 nonché a quelli immatricolati all'estero per la prima volta meno di un anno prima dello sdoganamento in Svizzera e che presentano un chilometraggio inferiore a 5000 km. Rispetto al 2019 le nuove immatricolazioni sono però diminuite del 20 per cento, in particolare perché è aumentato il numero di veicoli esclusi dal campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Si tratta principalmente di veicoli esclusi a causa del loro elevato peso a vuoto e per la mancanza dei valori di emissione WLTP. Rispetto agli anni precedenti il numero di questi veicoli è di nuovo aumentato in misura marcata. Dei VCL rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni circa 27 000 erano veicoli nuovi. Il seguente grafico illustra l'evoluzione dei nuovi VCL negli anni dal 2017 al 2024.



**Figura 1:** nuove immatricolazioni annue di VCL nuovi per tipo di importatore. Fonte dei dati: USTRA (IVZ)<sup>1</sup>

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>, in vigore dal 1° gennaio 2020. Le

<sup>1</sup> Il grafico indica fino al 2019 tutte le automobili nuove, mentre a partire dal 2020 solo quelle che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.

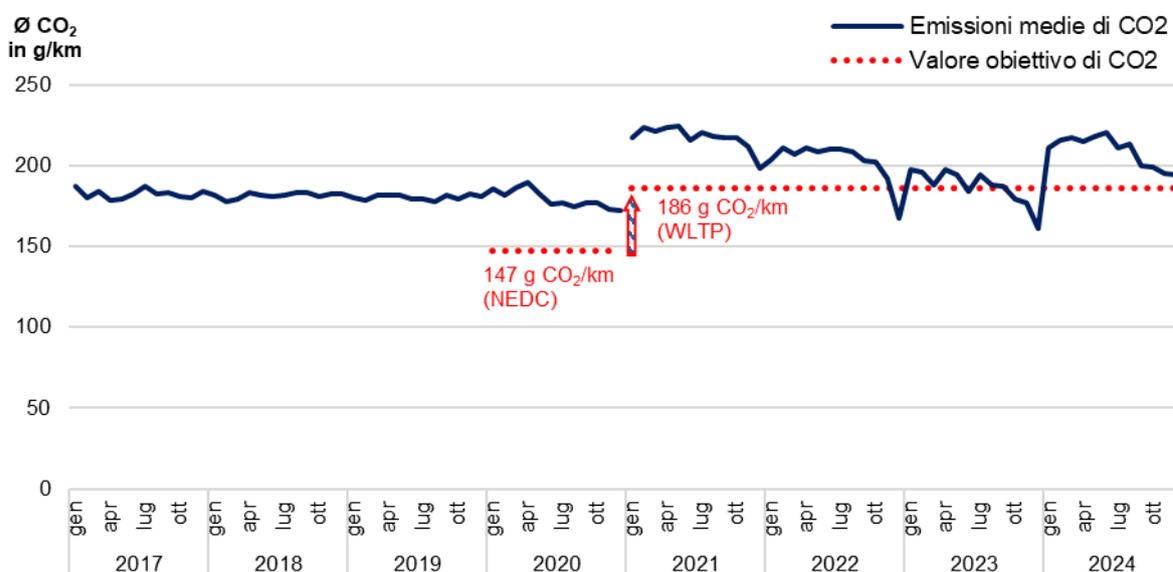


immatricolazioni anticipate hanno quindi creato un picco nel dicembre 2019. La svendita delle scorte accumulate alla fine del 2019, unitamente all'andamento generale del mercato influenzato tra l'altro dalla crisi causata dalla pandemia da coronavirus e dalla guerra in Ucraina, ha comportato quote di mercato inferiori per le importazioni parallele e dirette. Prima dell'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> la quota di mercato media a lungo termine delle importazioni parallele e dirette di VCL nuovi si attestava intorno al 4 per cento. Sebbene non raggiungano ancora il livello precedente l'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, dal 2020 le quote di mercato sono in costante ripresa e nel 2024 erano pari al 3,6 per cento (contro il 2,1 % del 2021 e 2022). 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. Gli importi delle sanzioni per veicolo sono più del doppio per gli importatori generici rispetto agli importatori paralleli (cfr. tabella 2): importi delle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori). Importando più automobili usate, gli importatori paralleli e diretti hanno compensato almeno in parte il calo delle quote di mercato dei veicoli nuovi. Dall'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> la quota di auto usate ha continuato a crescere fortemente rispetto al 2019, attestandosi a circa il 9 per cento nel 2024. La maggior parte delle automobili usate viene importata in Svizzera da importatori paralleli e diretti.

Il seguente grafico illustra l'evoluzione mensile delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei VCL nuovi negli anni 2017–2024. Con il passaggio dalla procedura di misurazione NEDC a quella WLTP sono aumentate le emissioni medie di CO<sub>2</sub> dei VCL nuovi. Per evitare un inasprimento repentino della misura, nell'ambito di questo passaggio è stato adeguato anche l'obiettivo.

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

2017 - 2024



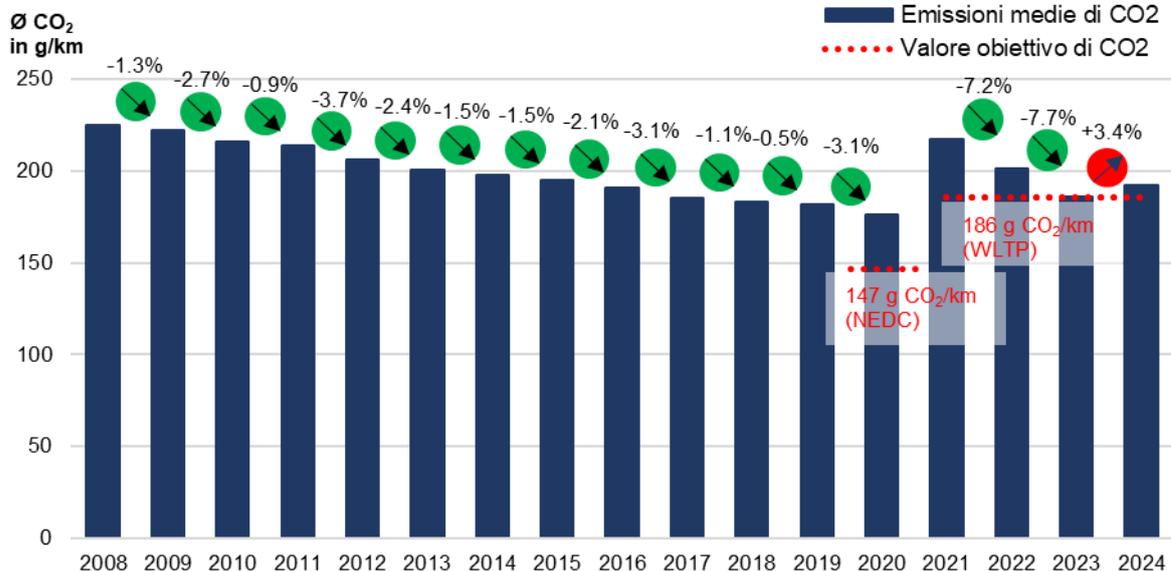
**Figura 2:** emissioni mensili di CO<sub>2</sub> 2017-2024. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati relativi all'attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>)

Nel 2024 le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di tutti i VCL nuovi che rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> erano pari a circa 192,4 g CO<sub>2</sub>/km. L'obiettivo per il parco veicoli di 186 grammi di CO<sub>2</sub>/km è stato così superato di circa 6 grammi. Ciò corrisponde a un incremento del 3,4 per cento rispetto all'anno precedente. Si tratta del primo aumento dall'inizio della raccolta dei dati, avvenuto nel 2008.



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

2008 - 2024



**Figura 3:** media annua delle emissioni di CO<sub>2</sub> e tassi di riduzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati relativi all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>)

Nel 2024 il peso a vuoto medio di tutti i VCL soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> era pari a circa 2107 kg, ossia 32 kg in meno rispetto al valore dell'anno precedente e 10 kg al di sotto del peso a vuoto di riferimento utilizzato per il calcolo dell'obiettivo ( $M_{t-2}$ ). Analogamente all'anno precedente alcuni importatori hanno fatto valere su base volontaria i dati del certificato di conformità CE (Certificate of Conformity, CoC). A differenza dell'approvazione del tipo, dove per il calcolo della sanzione è determinante il valore massimo del peso a vuoto e delle emissioni di 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 135 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 30 grammi. Nel 2024 gli importatori hanno presentato set di dati CoC per circa 5200 veicoli, il che corrisponde a una quota pari a circa il 18,8 per cento di tutti i veicoli (2023: 7700, 27,5 %). Nel contempo il sistema di immatricolazione viene gradualmente convertito a CoC elettronici (e-CoC) specifici dei veicoli. Nel 2024 circa 11 200 VCL soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> sono stati immatricolati per la prima volta seguendo la nuova procedura. Ciò corrisponde a oltre il 40 per cento e rappresenta il doppio rispetto all'anno precedente (2023: 5 750 veicoli; 20,5 per cento). Utilizzando i dati CoC, che sono specifici dei singoli veicoli, sono stati conteggiati complessivamente poco meno del 60 per cento dei VCL.

Ricorrendo per il conteggio a dati specifici dei singoli veicoli, si tiene conto anche delle cosiddette innovazioni ecologiche. Si tratta di tecnologie innovative in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, 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 2024 circa il 29 per cento del parco totale era dotato di tali innovazioni ecologiche. In media la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli con innovazioni ecologiche è di circa un grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro. Questo riduce le emissioni medie di CO<sub>2</sub> dell'intero parco veicoli da 192,4 a 192,1 grammi CO<sub>2</sub>/km.



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

Nel 2024 gli importatori hanno superato il proprio obiettivo individuale di circa 6,4 g/km. Ciò è dovuto in particolare alla diminuzione della quota di veicoli elettrici. L'anno precedente circa il 10,4 per cento dei VCL soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> era dotato di un motore a emissioni zero (anno precedente: circa 14,6 %).

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. Nel 2024 il peso medio a vuoto di tutti i VCL era pari a 2107 kg, ossia inferiore di 10 kg al peso a vuoto di riferimento. Di conseguenza anche gli obiettivi individuali degli importatori sono stati in media inferiori ai 186 g/km. L'obiettivo medio per le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'intero parco veicoli era di circa 185 g CO<sub>2</sub>/km, mentre le emissioni medie di CO<sub>2</sub> determinanti si attestano a 192,1 grammi di CO<sub>2</sub>/km (tenuto conto della ponderazione delle ecoinnovazioni), ossia 7,1 g CO<sub>2</sub>/km in più rispetto all'obiettivo.

## 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 2024 risultavano registrati presso l'UFE 28 grandi importatori, suddivisi nelle seguenti categorie in base a diversi aspetti:

- 24 importatori singoli, 4 raggruppamenti di emissioni,
- 11 importatori generali, 17 importatori paralleli.

Circa il 94 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. Rispetto all'anno precedente (97 %) ciò rappresenta un leggero calo. In generale 12 dei 28 grandi importatori registrati hanno raggiunto o sono rimasti al di sotto del proprio obiettivo individuale per il parco veicoli immatricolato nel 2024 e pertanto non hanno dovuto pagare alcuna sanzione. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di 16 importatori hanno superato l'obiettivo individuale. Inoltre 8 importatori si sono registrati presso l'UFE come grandi importatori provvisori e non hanno raggiunto il numero minimo di veicoli previsto (6 VCL) (totale: 26 veicoli). Per due grandi importatori il calcolo delle sanzioni non è ancora stato completato.

## Entrate dalle sanzioni

Nel 2024 sono stati immatricolati circa 27 400 nuovi VCL che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.<sup>2</sup>

2024	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Autofurgoni controllati	27 200	200	27 400
Entrate	21 655 000 CHF	618 000 CHF	22 273 000 CHF

**Tabella 1:** Entrate dalle sanzioni 2024

<sup>2</sup> Per due grandi importatori di VCL il conteggio non è ancora stato concluso, pertanto non sono stati considerati nel prospetto presentato qui. I grandi importatori provvisori con <6 veicoli vengono conteggiati come piccoli importatori.



2024	Tutti	Importazioni generali	Importazioni parallele	Piccoli importatori
<b>Sanzione/VCL</b>	813 CHF	826 CHF	366 CHF	2873 CHF

**Tabella 2:** importi delle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori (arrotondato in franchi)

La sanzione per veicolo dei piccoli importatori supera di gran lunga quella dei grandi importatori (importazione generale e parallela). Ciò è dovuto al fatto che i piccoli importatori conteggiano ogni veicolo individualmente e quindi non possono compensare i veicoli ad alte emissioni di CO<sub>2</sub> con quelli a basse emissioni. Cedendo il veicolo a un grande importatore, anche i piccoli importatori hanno accesso al conteggio per l'intero parco veicoli e possono così ridurre le proprie sanzioni.

### Riepilogo delle entrate e delle uscite

I costi e le entrate derivanti dall'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di 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 sulla base del numero totale di veicoli immatricolati nei due Stati<sup>3</sup>. Al netto dei costi, nel 2024 il Principato del Liechtenstein ha incassato circa 155 000 franchi mentre nel Fondo svizzero per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono stati versati circa 22,4 milioni di franchi.

2024	FL	CH	Totale
Automobili controllate	1650	246 550	248 200
Veicoli commerciali leggeri controllati <sup>4</sup>	250	27 150	27 400
<b>Totale veicoli controllati<sup>4</sup></b>	<b>1900</b>	<b>273 700</b>	<b>275 600</b>
Entrate automobili	-	-	2 261 000 CHF
Entrate VCL <sup>4</sup>	-	-	22 273 000 CHF
<b>Totale entrate per esecuzione prescrizioni sul CO<sub>2</sub><sup>4</sup></b>	<b>168 000 CHF</b>	<b>24 366 000 CHF</b>	<b>24 534 000 CHF</b>
<b>Costi totali esecuzione</b>	<b>13 000 CHF</b>	<b>1 941 000 CHF</b>	<b>1 954 000 CHF</b>
<b>Entrate nette<sup>4</sup></b>	<b>155 000 CHF</b>	<b>22 425 000 CHF</b>	<b>22 580 000 CHF</b>

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

Rispetto all'anno precedente, nel 2024 i costi per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> sono risultati inferiori. Nel 2023 erano stati considerati costi ancora maggiori legati all'implementazione della digitalizzazione dell'esecuzione operativa delle prescrizioni.

<sup>3</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)

<sup>4</sup> Per due grandi importatori di VCL il conteggio non è ancora stato concluso, pertanto non sono stati considerati nel prospetto presentato qui.