



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dell'energia UFE
Ufficio federale delle strade (USTRA)

Ufficio federale dell'energia (UFE), Ufficio federale delle strade (USTRA)

Introduzione della WLTP in Svizzera

FAQ

Stato: giugno 2018



Indice

1. Domande generali sulla WLTP.....	4
1.1. Cosa significa WLTP	4
1.2. Qual è la differenza tra WLTP e WLTC?.....	4
1.3. Perché l'introduzione della WLTP?	4
1.4. Quali sono le differenze tra NEDC e WLTP?	4
1.5. Quando verrà introdotta la WLTP?	4
1.6. Quali sono i veicoli interessati dal cambiamento?	4
1.7. Il passaggio interesserà anche il mio veicolo che è già stato messo in circolazione?.....	5
2. Dati sui consumi e sulle emissioni di CO ₂	5
2.1. Come sono correlati i consumi e le emissioni di CO ₂ ?.....	5
2.2. Con il passaggio alla WLTP cambiano i consumi e le emissioni di CO ₂ ?.....	5
2.3. Il passaggio alla WLTP avrà lo stesso effetto per tutti i modelli di veicoli?	5
2.4. I valori relativi ai consumi misurati con il metodo WLTP sono realistici?	5
3. Emissioni inquinanti.....	6
3.1. Qual è il nesso tra emissioni di inquinanti e di CO ₂ e i consumi?	6
3.2. Qual è il nesso tra i valori limite degli inquinanti e gli obiettivi di emissione di CO ₂ ?.....	6
3.3. Quale effetto avrà il passaggio alla WLTP sulle emissioni inquinanti?	6
3.4. I veicoli diesel diventeranno più puliti con l'introduzione della WLTP e della nuova normativa per il controllo dei gas di scarico?	6
3.5. Cosa significa RDE e quali componenti di gas di scarico sono misurati?	6
3.6. Quali veicoli rientrano nel campo di applicazione delle nuove norme per il controllo dei gas di scarico?	6
4. Indicazione dei valori WLTP nelle informazioni ai consumatori: pubblicità, comunicazione, documentazione di vendita e informazioni online	7
4.1. Quando e secondo quali modalità i valori WLTP sono messi a disposizione degli acquirenti di automobili?	7
4.2. Quali valori relativi ai consumi e alle emissioni di CO ₂ devono essere indicati dai rivenditori nella pubblicità e nella documentazione di vendita?.....	7
4.3. Quali valori sono determinanti ai fini del calcolo dell'imposta di circolazione cantonale?	7
5. Impiego dei valori WLTP nell'etichetta Energia.....	7
5.1. Quali consumi vengono indicati sull'etichetta Energia?	7
5.2. Su quali valori si basa il calcolo della classe di efficienza energetica?	7
6. WLTP e obiettivi di emissione di CO ₂	8
6.1. Gli obiettivi di emissione verranno corretti a seguito dell'introduzione della WLTP?.....	8
6.2. A partire da quando si applicano i valori WLTP per verificare se gli importatori rispettano l'obiettivo di CO ₂ ?	8
6.3. Cosa sono i cosiddetti valori NEDC 2.0?	8
6.4. Verrà impiegato un «fattore di conversione» WLTP-NEDC per i valori di CO ₂ ?.....	8
6.5. I valori NEDC 2.0 sono paragonabili ai valori misurati finora?.....	8
6.6. Quali valori relativi al peso vengono considerati con la WLTP ai fini del calcolo dell'obiettivo individuale?.....	8
6.7. Quali valori deve fornire un costruttore che intende far valere i dati del CoC?.....	9
7. Domande tecniche	9
7.1. Quali valori devono dichiarare gli importatori di veicoli omologati secondo la WLTP per richiedere l'approvazione del tipo svizzera o la scheda tecnica svizzera?	9

Ufficio federale dell'energia UFE
Tel. +41 58 462 56 11, fax: +41 58 463 25 00
co2-auto@bfe.admin.ch
www.ufe.admin.ch

Ufficio federale delle strade USTRA
Tel.: +41 58 462 94 11, fax: +41 58 463 23 03
info@astra.admin.ch
www.ustr.admin.ch



7.2. È prevista anche in Svizzera, come nell'UE, una lunga fase di transizione a partire dal 1° settembre 2018 durante la quale le serie di veicoli in scadenza potranno essere immatricolate anche senza valori WLTP?	9
8. Basi legali in materia di WLTP	9
8.1. Quali sono le basi legali UE per l'introduzione della WLTP nell'UE?	9
8.2. Quali basi legali si applicano in Svizzera?	10

Ufficio federale dell'energia UFE
Tel. +41 58 462 56 11, fax: +41 58 463 25 00
co2-auto@bfe.admin.ch
www.ufe.admin.ch

Ufficio federale delle strade USTRA
Tel.: +41 58 462 94 11, fax: +41 58 463 23 03
info@astra.admin.ch
www.ustr.admin.ch



1. Domande generali sulla WLTP

1.1. Cosa significa WLTP

La WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures) è una procedura di prova per i consumi di carburante e le emissioni dei veicoli a motore leggeri. Essa permette, da una parte, di rilevare valori più realistici rispetto al ciclo di guida NEDC (New European Driving Cycle) finora in uso e, dall'altra, di operare un confronto di tali valori tra veicoli di tutto il mondo.

1.2. Qual è la differenza tra WLTP e WLTC?

L'acronimo generale WLTP sta per «Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures», che comprende sia il ciclo di prova in sé sia l'intero processo di prova, incluse le condizioni di misurazione e le disposizioni relative alla prova.

L'acronimo WLTC sta per «Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Cycle» e con esso si intende unicamente il ciclo di prova. Il ciclo di prova si riferisce al profilo di guida sul banco di prova (il tragitto percorso virtualmente in laboratorio e le velocità prescritte).

1.3. Perché l'introduzione della WLTP?

Nella guida reale i consumi e le emissioni delle auto superano spesso nettamente i valori finora rilevati attraverso le misurazioni del ciclo New European Driving Cycle (NEDC) attualmente in vigore.

Dall'introduzione del NEDC questa differenza ha continuato a crescere e per tale motivo da settembre 2017 si sta passando gradualmente al nuovo sistema WLTP, che permetterà di ridurre nuovamente il divario tra consumi ed emissioni di gas di scarico in condizioni reali e in condizioni di laboratorio.

1.4. Quali sono le differenze tra NEDC e WLTP?

Come per l'attuale procedura di misurazione NEDC, anche con questo nuovo sistema le misurazioni vengono effettuate sul banco di prova in condizioni di laboratorio. Le principali differenze tra le due procedure di prova risiedono, da un lato, nelle diverse condizioni di prova e, dall'altro, nell'adattamento del ciclo di prova.

La WLTC è più dinamica e si distingue per una velocità media e massima e una durata più elevate rispetto al NEDC.

Per quanto concerne le condizioni di prova, diversi aspetti sono valutati in modo più rigoroso, ad esempio l'influenza dell'aerodinamica e del peso supplementare dovuto ad accessori opzionali. Inoltre, i punti di commutazione nei veicoli con cambio manuale non vengono più prescritti in funzione della velocità bensì stabiliti individualmente per ogni singolo veicolo.

Per un raffronto tra le due procedure di misurazione si rimanda all'indirizzo: <http://wltfacts.eu/from-nedc-to-wltp-change/>

1.5. Quando verrà introdotta la WLTP?

La WLTP viene introdotta gradualmente in UE e in Svizzera a partire da settembre 2017. Pertanto, già oggi dei primi modelli possono essere omologati e ammessi alla circolazione utilizzando la procedura WLTP. A partire da settembre 2018 tutti i veicoli di nuova immatricolazione devono disporre dei valori calcolati secondo la WLTP.

Per il calcolo degli obiettivi di emissione di CO₂, delle sanzioni sulle emissioni di CO₂ nonché per le informazioni riportate nella pubblicità e sull'etichetta Energia continueranno invece a essere utilizzati i valori NEDC.

1.6. Quali sono i veicoli interessati dal cambiamento?

Le nuove prescrizioni sul CO₂ e quindi la nuova procedura di prova riguarderanno essenzialmente i nuovi veicoli della categoria M1 (automobili) e, a partire da settembre 2018, anche quelli della categoria N1 (autofurgoni e trattori a sella leggeri con un peso fino a 3,5 t).



1.7. Il passaggio interesserà anche il mio veicolo che è già stato messo in circolazione?

No, il passaggio al sistema WLTP interesserà solo i veicoli messi in circolazione per la prima volta dopo settembre 2017.

2. Dati sui consumi e sulle emissioni di CO₂

2.1. Come sono correlati i consumi e le emissioni di CO₂?

Le emissioni di CO₂ e i consumi di carburante sono direttamente proporzionali. La combustione di un litro di benzina genera circa 2,3 kg di CO₂. La combustione di diesel produce, a causa della maggiore densità, un quantitativo di CO₂ un po' più elevato, ovvero circa 2,6 kg per litro di carburante.

2.2. Con il passaggio alla WLTP cambiano i consumi e le emissioni di CO₂?

Tenuto conto delle prescrizioni di misurazione più realistiche rispetto al NEDC, si prevede che i test di laboratorio si avvicineranno maggiormente alla pratica di guida quotidiana (ad es. massa di prova del veicolo più elevata, prescrizioni più precise sulle condizioni del test degli pneumatici, maggiore velocità media durante il ciclo di prova, cfr. domanda 1.4).

Considerati tutti i modelli di veicoli, si prevedono per i consumi e le emissioni di CO₂ valori medi di poco più elevati. Tuttavia, l'assenza di una base di dati fa sì che non si possa ancora valutare di quanto si ridurrà la discrepanza osservata tra i valori reali e di laboratorio. Il Joint Research Centre (JRC) della Commissione europea ha elaborato in uno studio un modello sull'influenza del passaggio alla WLTP: per il mix delle vendite dell'UE tale modello rivela un aumento medio delle emissioni di CO₂ del 21 per cento rispetto ai dati NEDC¹. Tuttavia il passaggio alla WLTP non ha lo stesso effetto per tutti i modelli di veicoli (cfr. domanda 2.3).

2.3. Il passaggio alla WLTP avrà lo stesso effetto per tutti i modelli di veicoli?

No, gli effetti del passaggio alla WLTP varieranno a seconda dei modelli di veicoli. I consumi e le emissioni dei veicoli con motori di grossa cilindrata aumenteranno in percentuale presumibilmente molto meno rispetto a quelli con motori più piccoli, in quanto il profilo di guida di questo ciclo di prova richiede solo una piccola parte della potenza dei primi, che quindi nel test di laboratorio raggiungono un numero di giri del motore ridotto.

2.4. I valori relativi ai consumi misurati con il metodo WLTP sono realistici?

Per poter essere messi a confronto, i consumi dei veicoli di diversi costruttori devono essere misurati in condizioni armonizzate. A tale scopo, nel 1992 è stato introdotto il NEDC nella sua forma attuale (nella forma originaria già agli inizi degli anni Settanta). Stando a studi realizzati su mandato della Commissione europea², il crescente divario tra il NEDC e i consumi reali deve essere ricondotto a quattro motivi principali: in primo luogo alle differenti condizioni ambientali, all'utilizzo e al peso dei veicoli; in secondo luogo a fattori che non vengono presi in considerazione nella procedura di misurazione, ad esempio il sistema di climatizzazione e di illuminazione; in terzo luogo a ottimizzazioni delle misurazioni entro i limiti di tolleranza permessi; infine, alle tecnologie pensate su misura per le procedure di prova NEDC.

Poiché la WLTP è stata adattata alle caratteristiche dei veicoli moderni, si prevede che le discrepanze tra consumi ed emissioni nell'utilizzo reale e nei test di laboratorio diminuiranno di circa la metà (dall'attuale 42% con il NEDC a circa il 20% con la WLTP). Attualmente non si dispone ancora di dati e di valori empirici circa la corrispondenza dei valori WLTP; si prevede tuttavia che il divario non scomparirà del tutto.

¹ Publications Office of the European Union 2017: From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles. Online: <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC107662>

² TNO, su mandato della DG Clima (2016): Supporting analysis on real-world light-duty vehicle CO₂ emissions. Online: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/analysis_ldv_co2_emissions_en.pdf



3. Emissioni inquinanti

3.1. Qual è il nesso tra emissioni di inquinanti e di CO₂ e i consumi?

Durante la combustione i carburanti si trasformano in biossido di carbonio (CO₂) e in acqua. Le emissioni di CO₂ dipendono direttamente dal consumo di carburante. Poiché di fatto la combustione dei carburanti non è mai completa, vengono prodotti anche inquinanti quali monossido di carbonio (CO), idrocarburi volatili (HC), ossidi d'azoto (NO_x) e polveri fini.

Per ridurre le emissioni di CO₂ i motori a combustione sono usati ad una pressione sempre più elevata, circostanza che innalza la temperatura di combustione. Ciò provoca un conflitto tra riduzione del CO₂ e formazione di ossidi di azoto: quanto migliore è la combustione (e dunque quanto minore è l'emissione di CO₂), tanto maggiore sarà la temperatura e quindi la produzione di NO_x.

Il problema dell'aumento delle emissioni di NO_x può però essere risolto con sistemi di post-trattamento dei gas di scarico (catalizzatori ad accumulazione di NO_x o tecnologia SCR).

Nelle misurazioni delle emissioni prescritte (finora NEDC, in futuro WLTP), all'interno della stessa procedura sono rilevati i consumi, le emissioni di CO₂ ed anche le emissioni di sostanze inquinanti.

3.2. Qual è il nesso tra i valori limite degli inquinanti e gli obiettivi di emissione di CO₂?

Si tratta di valori che disciplinano elementi tra loro differenti. Occorre infatti distinguere tra le emissioni di CO₂ e le emissioni inquinanti: i valori limite degli inquinanti sono stabiliti nelle norme EURO sui gas di scarico e hanno lo scopo di proteggere gli esseri umani, gli animali e le piante da sostanze direttamente tossiche; gli obiettivi di emissione di CO₂, invece, sono regolamentati nella legislazione sulla protezione del clima e hanno lo scopo di evitare un pericoloso riscaldamento del clima globale nel lungo periodo.

3.3. Quale effetto avrà il passaggio alla WLTP sulle emissioni inquinanti?

Attraverso requisiti più rigorosi, da una parte con l'introduzione della WLTP, che rappresenta più fedelmente la guida reale, e dall'altra con il rilevamento degli inquinanti su strada (Real Driving Emissions, RDE), si persegue una diminuzione delle emissioni inquinanti nella guida reale.

3.4. I veicoli diesel diventeranno più puliti con l'introduzione della WLTP e della nuova normativa per il controllo dei gas di scarico?

Le nuove normative per il controllo dei gas di scarico Euro 6c e Euro 6d prevedono, oltre all'inclusione della WLTP, anche misurazioni supplementari delle emissioni inquinanti su strada (RDE) e l'obbligo del costruttore di rendere note le funzioni del sistema di controllo delle emissioni allo scarico nell'unità di controllo motore. Gli sforzi chiesti attraverso i nuovi valori limite delle emissioni ai costruttori di veicoli per ottimizzare i sistemi di post-trattamento dei gas di scarico dovrebbero portare a veicoli diesel sempre più puliti.

3.5. Cosa significa RDE e quali componenti di gas di scarico sono misurati?

Da settembre 2017 le misurazioni WLTP eseguite in laboratorio vengono integrate dal cosiddetto test RDE (Real Driving Emissions). Questo test permette di rilevare direttamente su strada, lungo un tracciato definito, le emissioni inquinanti, quali il monossido di carbonio (CO), gli ossidi d'azoto (NO_x) e il numero di particelle emesse (PN), con l'ausilio dei cosiddetti apparecchi PEMS (Portable Emission Measurement System). I valori ottenuti attraverso le misurazioni su strada possono tuttavia superare del cosiddetto fattore di conformità i valori rilevati al banco di prova.

Sebbene la misurazione RDE rilevi parallelamente alle emissioni di inquinanti anche le emissioni di CO₂, attualmente queste ultime non sono prese in considerazione per le indicazioni del costruttore né nel quadro delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.

3.6. Quali veicoli rientrano nel campo di applicazione delle nuove norme per il controllo dei gas di scarico?

Le nuove norme per il controllo dei gas di scarico Euro 6c e Euro 6d, che prevedono la misurazione dei veicoli sia al banco di prova con il sistema WLTP sia su strada con il test RDE, verranno introdotte



gradualmente. Da settembre 2017 tutti i nuovi modelli di veicoli devono soddisfare la norma Euro 6c, mentre da settembre 2018 tutte le automobili importate in Svizzera dovranno soddisfarla per poter essere immatricolate per la prima volta. A partire da settembre 2019 si applicherà la norma 6d. I veicoli che sono stati omologati secondo l'attuale norma Euro 6b possono essere immatricolati in Svizzera per la prima volta se l'importazione avverrà entro fine agosto 2018. Non è prevista una restrizione per l'immatricolazione dei veicoli che entro tale data saranno stati importati e per i quali sarà stata effettuata la dovuta dichiarazione doganale.

4. Indicazione dei valori WLTP nelle informazioni ai consumatori: pubblicità, comunicazione, documentazione di vendita e informazioni online

4.1. Quando e secondo quali modalità i valori WLTP sono messi a disposizione degli acquirenti di automobili?

Per quanto riguarda l'etichetta Energia e le informazioni contenute nei messaggi pubblicitari e documentazioni di vendita, il passaggio avverrà entro il 1. 1. 2020. Nel frattempo, valori possono figurare nella documentazione di vendita o nel listino prezzi accanto ai valori NEDC prescritti, a condizione che vengano dichiarati chiaramente come tali.

4.2. Quali valori relativi ai consumi e alle emissioni di CO₂ devono essere indicati dai rivenditori nella pubblicità e nella documentazione di vendita?

Continuano a essere in vigore e dunque a essere applicate le attuali disposizioni relative alle indicazioni del consumo energetico e all'etichettatura delle automobili di cui all'allegato 4.1 dell'ordinanza sull'efficienza energetica (OEEne). I valori NEDC vanno obbligatoriamente indicati nelle informazioni sull'etichetta Energia e nella documentazione di vendita fino al 31. 12. 2019.

I dati WLTP possono essere indicati in aggiunta a quelli previsti dalla OEEne, a condizione che vengano dichiarati chiaramente come tali e si basino sulle misurazioni ufficiali. Per il passaggio dai valori NEDC ai valori WLTP verrà fissato un periodo di transizione adeguato.

Per quanto riguarda l'etichetta Energia e le informazioni contenute nei messaggi pubblicitari e documentazioni di vendita, il passaggio avverrà entro il 1. 1. 2020.

4.3. Quali valori sono determinanti ai fini del calcolo dell'imposta di circolazione cantonale?

Con il passaggio ai valori WLTP al 1. 1. 2020, la Confederazione ha creato le basi necessarie ai Cantoni per ricalcolare le loro imposte di circolazione sulla base del nuovo ciclo di guida. La definizione concreta delle disposizioni di legge relative all'imposta di circolazione e la loro applicazione (incluso il termine per il passaggio alla WLTP) rientrano invece nelle competenze dei Cantoni. Il passaggio al sistema WLTP interesserà solo i veicoli nuovi e non quelli esistenti.

5. Impiego dei valori WLTP nell'etichetta Energia

5.1. Quali consumi vengono indicati sull'etichetta Energia?

I valori NEDC vanno obbligatoriamente indicati nelle informazioni sull'etichetta Energia fino al 31. 12. 2019. I dati WLTP possono essere riportati unicamente a scopo informativo nella documentazione di vendita, nei listini prezzi e in Internet, a condizione di essere segnalati chiaramente come tali.

L'etichetta Energia rimane invariata e deve rispettare le attuali disposizioni dell'ordinanza. Per quanto riguarda l'etichetta Energia il passaggio avverrà entro il 1. 1. 2020.

5.2. Su quali valori si basa il calcolo della classe di efficienza energetica?

La classe di efficienza energetica viene ancora calcolata sulla base dei valori NEDC, in quanto per la maggior parte di tutte le omologazioni in Svizzera sono disponibili solo valori NEDC e questi saranno generalmente disponibili fino alla fine del 2020. Per quanto riguarda l'etichetta Energia il passaggio avverrà entro il 1. 1. 2020.



6. WLTP e obiettivi di emissione di CO₂

6.1. Gli obiettivi di emissione verranno corretti a seguito dell'introduzione della WLTP?

Per l'attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ è prevista nell'UE una fase transitoria fino alla fine del 2020, durante la quale varranno ancora gli obiettivi calcolati attraverso il NEDC (130 g CO₂/km e, a partire dal 2020, 95 g CO₂/km). A partire dal 2021 nell'UE si applicherà un regime basato sulla WLTP. Partendo dall'obiettivo dei 95 grammi, verrà calcolato per ogni costruttore un obiettivo WLTP basato sul rapporto delle emissioni WLTP/NEDC del parco auto del 2020.

A partire dal 2025 si decideranno ulteriori riduzioni di CO₂ sulla base della WLTP; nell'UE è attualmente in corso una consultazione politica per una proposta per questa tappa³.

In Svizzera il passaggio dagli obiettivi basati sul NEDC a quelli basati sulla WLTP non è ancora stato regolamentato.

6.2. A partire da quando si applicano i valori WLTP per verificare se gli importatori rispettano l'obiettivo di CO₂?

In una fase transitoria compresa tra il 2017 e la fine del 2020 vengono misurati fisicamente e registrati i valori WLTP e, contemporaneamente, si continuano a indicare i valori NEDC. Per verificare il rispetto dell'obiettivo individuale vengono considerati, sino alla fine del 2020, i valori NEDC. In questo modo anche la Svizzera prosegue la prassi sinora in uso e si allinea alla procedura dell'UE.

6.3. Cosa sono i cosiddetti valori NEDC 2.0?

Per i veicoli per i quali le misurazioni sono state effettuate secondo la WLTP si continuano a indicare i valori NEDC fino alla fine del 2020. I valori WLTP vengono infatti riconvertiti in valori NEDC con l'ausilio dello strumento di correlazione CO2MPAS dell'UE, mentre in alcuni casi i valori NEDC continueranno a essere misurati fisicamente. Questi «nuovi» valori NEDC si basano su condizioni di prova in parte adattate secondo la WLTP e sono denominati valori NEDC 2.0. Si prevede che si distingueranno dai valori attuali, cioè i valori NEDC 1.0.

6.4. Verrà impiegato un «fattore di conversione» WLTP-NEDC per i valori di CO₂?

No, questo calcolo molto complesso viene eseguito con l'ausilio dello strumento di correlazione CO2MPAS predisposto dalla Commissione europea. Il calcolo viene effettuato dai costruttori, dai servizi tecnici e dalle autorità preposte all'autorizzazione del tipo al momento dell'omologazione di un veicolo secondo il diritto europeo.

6.5. I valori NEDC 2.0 sono paragonabili ai valori misurati finora?

Per sapere se i valori NEDC 2.0 che saranno rilevati in futuro sono paragonabili ai valori NEDC 0.1 misurati finora bisognerà attendere di disporre di una quantità sufficiente di dati. Le condizioni di prova per la loro determinazione sono state ora leggermente adattate (sia per la riconversione che per la misurazione fisica). L'Ufficio federale dell'energia (UFE) seguirà i futuri sviluppi insieme all'Ufficio federale delle strade (USTRA).

6.6. Quali valori relativi al peso vengono considerati con la WLTP ai fini del calcolo dell'obiettivo individuale?

Anche dopo l'introduzione della WLTP continueranno a essere considerati gli stessi valori del peso riportati nelle schede tecniche svizzere: a un veicolo documentato con una scheda tecnica viene attribuito il massimo peso a vuoto (e il massimo valore di CO₂) di tutte le varianti previste. Anche prendendo in considerazione altre fonti di dati si continua a utilizzare il peso a vuoto (massa in ordine di marcia).

³ Proposal for post-2020 CO₂ targets for cars and vans. Online, stato 9.2.2018: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en



6.7. Quali valori deve fornire un costruttore che intende far valere i dati del CoC?

Sono in corso i chiarimenti del caso. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dell'energia (UFE) forniranno quanto prima le informazioni rilevanti al riguardo.

7. Domande tecniche

7.1. Quali valori devono dichiarare gli importatori di veicoli omologati secondo la WLTP per richiedere l'approvazione del tipo svizzera o la scheda tecnica svizzera?

Sono in corso i chiarimenti del caso. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) informa regolarmente sui requisiti necessari per la registrazione dei dati (cfr pagina web dell'USTRA)⁴.

7.2. È prevista anche in Svizzera, come nell'UE, una lunga fase di transizione a partire dal 1° settembre 2018 durante la quale le serie di veicoli in scadenza potranno essere immatricolate anche senza valori WLTP?

La Svizzera riprende i requisiti tecnici per l'immatricolazione dei veicoli dell'UE. Valgono quindi le stesse disposizioni transitorie applicate anche in UE, secondo le quali ai fini dell'immatricolazione viene considerata la data di importazione del veicolo.

Conformemente a tali disposizioni transitorie, i veicoli importati che sono stati sottoposti alla dichiarazione doganale prima del 1° settembre 2018 possono essere immatricolati per la prima volta in Svizzera senza dover adempiere le nuove prescrizioni più severe.

8. Basi legali in materia di WLTP

8.1. Quali sono le basi legali UE per l'introduzione della WLTP nell'UE?

L'atto normativo principale relativo al cambio del ciclo e della procedura di misurazione nonché per la documentazione dei nuovi valori dei consumi è il regolamento (UE) 2017/1151.

A modifica del regolamento (UE) 2017/1151 sono inoltre già stati pubblicati i seguenti atti normativi:

- regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione
- regolamento (UE) 2017/1347 della Commissione

Ai fini dell'adeguamento del regime del CO₂ per le automobili nonché per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri sono state emanate le seguenti norme:

- Monitoraggio degli obiettivi individuali per le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri e regime di passaggio alla WLTP: regolamento di esecuzione 2017/1152 della Commissione
- Monitoraggio degli obiettivi individuali per le emissioni di CO₂ delle automobili e regime di passaggio alla WLTP: regolamento di esecuzione 2017/1153 della Commissione
- Modifica del regolamento (UE) 2017/1153: regolamento di esecuzione (UE) 2017/1231 della Commissione

Ulteriori documenti rilevanti:

- Spiegazioni relative al regime transitorio e agli obiettivi di emissione WLTP: Comunicazione della Commissione 2017/C 218/1
- Raccomandazione concernente il nuovo regime delle informazioni ai consumatori e labelling per la WLTP: Raccomandazione (UE) 2017/948 della Commissione
- Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA): https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Aussenwirtschaftspolitik_Wirtschaftliche_Zusammenarbeit/Wirtschaftsbeziehungen/Technische_Handelsbarrieren/Mutual_Recognition_Agreement_MRA0/MRA_Schweiz_EU.html
- Obiettivi basati sulla WLTP per le automobili dal 2021: Regolamento delegato (UE) 2017/1502 della Commissione

⁴ <https://www.ustr.admin.ch/ustr/de/home/fachleute/fahrzeuge/homologation/news.html>



- Obiettivi basati sulla WLTP per i veicoli commerciali leggeri dal 2021: Regolamento delegato (UE) 2017/1499 della Commissione

8.2. Quali basi legali si applicano in Svizzera?

I veicoli che sono già stati misurati secondo la WLTP e per i quali l'approvazione del tipo riporta anche i cosiddetti valori NEDC 2.0 possono circolare anche in Svizzera per effetto dell'accordo di riconoscimento reciproco della valutazione della conformità.

Manca ancora un disciplinamento per il passaggio agli obiettivi calcolati sulla base del sistema WLTP a partire dal 2021 e per l'impiego dei valori WLTP nell'etichetta Energia, nella pubblicità, nella comunicazione e online. Per la loro introduzione si terrà conto di un periodo di transizione adeguato.