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
Sezione Efficienza energetica dei trasporti

Dicembre 2023

Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi: direttiva per i grandi importatori

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 11
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. Presentazione dei dati CoC 12
7.1 Indicazioni da fornire per la trasmissione dei dati CoC 12
7.2 Indicazioni da fornire per la trasmissione di 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 presentazione dei dati CoC 14
7.6 Controlli dei dati CoC presentati 14
8. Ripresa di veicoli 14
9. Abusi 15
9.1 Immatricolazione di veicoli in generi aventi uno scopo diverso da quello originario 15
9.2 Immatricolazioni temporanee di veicoli elettrici 15
9.3 Procedura applicata in caso di veicoli immatricolati per aggirare la legge 15
10. Contatti e interlocutore 15

Ufficio federale dell'energia UFE
Indirizzo postale: CH-3003 Berna
Sede: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 56 11, Fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.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 segg. 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 segg. 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 sul 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. Questa direttiva riflette il punto di vista dell'UFE; in linea di principio, non sono esclusi scostamenti dalla stessa. Tuttavia, è necessario dimostrare che le disposizioni giuridiche a cui la direttiva fa riferimento sono rispettate allo stesso modo. 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 sule emissioni di CO_2 per i veicoli le automobili del genere 1[1] nonché gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri dei generi 30[1] e 38[1], messi in circolazione per la prima volta in Svizzera (i cosiddetti veicoli nuovi). Se antecedentemente alla prima immatricolazione in Svizzera un veicolo era già immatricolato all'estero, esso rientra 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 il cui sdoganamento avviene meno di sei mesi dopo la prima immatricolazione all'estero rientrano in ogni caso nel campo di applicazione; invece, per i veicoli che vengono sdoganati in Svizzera tra i sei mesi e i 12 mesi dopo la prima immatricolazione all'estero, si differenzia in base al chilometraggio al momento dello sdoganamento. Questi veicoli rientrano nel campo di applicazione se il loro chilometraggio al momento dello sdoganamento (oppure se il chilometraggio non viene registrato al momento della dichiarazione doganale, al momento della prima immatricolazione in Svizzera) è inferiore a 5000 km. Tuttavia, se il chilometraggio di un veicolo è superiore a 5000 km al momento dello sdoganamento (o al momento della prima immatricolazione in Svizzera) o se intercorrono più di 12 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 e 4 ordinanza sul CO_2) [2]. L'immatricolazione nel Liechtenstein è considerata come immatricolazione in Svizzera (art. 17*d* cpv. 2 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.

[2] In relazione a questa nuova regolamentazione, ai veicoli usati si applica una disposizione transitoria che stabilisce che per i veicoli che sono stati sdoganati prima del 31 dicembre 2023 si applica l'articolo 17d capoverso 3 dell'ordinanza sul CO_2

Inoltre, l'ordinanza sul CO_2 prevede alcune deroghe; le prescrizioni sulle emissioni di CO_2 non si applicano infatti ai seguenti veicoli:

1. automobili nonché autofurgoni e trattori a sella leggeri per uso speciale (art. 17*a* cpv. 2, art. 17*b* cpv. 2, art. 17*c* cpv. 2 ordinanza sul CO_2):

Deroghe	**Automobili**	**VCL**
Veicoli di persone che beneficiano di privilegi o immunità (veicoli con targa diplomatica)	X	X
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 importati in Svizzera con franchigia doganale	X	X

2. autofurgoni con peso a vuoto superiore a 2585 kg, le cui emissioni di CO_2 sono misurate in base alla procedura di misurazione per veicoli pesanti e che non dispongono di una propulsione elettrica o a idrogeno (art. 17*b* cpv. 2 ordinanza sul CO_2);

3. trattori a sella con peso a vuoto superiore a 2585 kg, le cui emissioni di CO_2 sono misurate in base alla procedura di misurazione per veicoli pesanti (art. 17*c* cpv. 2, ordinanza sul CO_2).

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 3,5 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[3].
Rientrano nel campo di applicazione anche gli autoveicoli 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 di tipo 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 di 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 dell'immatricolazione in Svizzera.

---

fino al 31 dicembre 2024 nella versione attuale: ciò significa che nel 2024 questi veicoli non rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 se sono stati immatricolati all'estero più di sei mesi prima della dichiarazione doganale (art. 146x ordinanza sul CO_2). Questo regime transitorio scade il 31 dicembre 2024.

[3] Si vedano le FAQ dell'USTRA: FAQ - Prescrizioni relative a peso e lunghezza degli autocarri ecologici.docx e la direttive 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[4] (art. 17*f* cpv. 1 ordinanza sul CO_2). I valori WLTP sono più vicini al consumo reale di carburante rispetto ai valori basati sul metodo di misurazione NEDC[5] determinanti fino alla fine del 2020. Per evitare un inasprimento repentino degli obiettivi sul CO_2, i valori per le automobili sono stati modificati da 95 grammi di CO_2/km (secondo il NEDC) a 118 grammi di CO_2/km (secondo il WLTP) e per i VCL da 147 grammi di CO_2/km (secondo il NEDC) a 186 grammi di CO_2/km (secondo il WLTP) (art. 17*f* cpv. 2 ordinanza 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 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 per cento 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 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 viene ora ridefinito nella presente direttiva (cfr. punto 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 fase di immatricolazione non vengono più registrati nel SIAC (sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione) i numeri di approvazione del tipo.

[4] Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure.
[5] Nuovo ciclo di guida europeo.

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[6] ed equivalente al Certificate of Conformity (CoC)[7] (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. 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) oppure registrati nel quadro di una procedura di attestazione (v. punto 3). 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 presentarli all'UFE entro il 31 gennaio dell'anno successivo all'anno di riferimento (art. 23 cpv. 1^{bis} 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 (ad esempio 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 il veicolo mancano prove ufficialmente riconosciute (delle emissioni di CO_2 e/o del peso a vuoto), le emissioni di CO_2 sono determinate in base alle formule di cui all'allegato 4 dell'ordinanza sul CO_2 (art. 25 cpv. 2 ordinanza sul CO_2). Il peso a vuoto deve essere determinato dall'importatore mediante bollettino di pesatura di una bilancia tarata. Il bollettino di pesatura deve essere trasmesso all'USTRA nell'ambito della richiesta di approvazione del tipo svizzera o di un set di dati del singolo veicolo;

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

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

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 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

Ufficio federale dell'energia UFE
Sezione Efficienza energetica dei trasporti

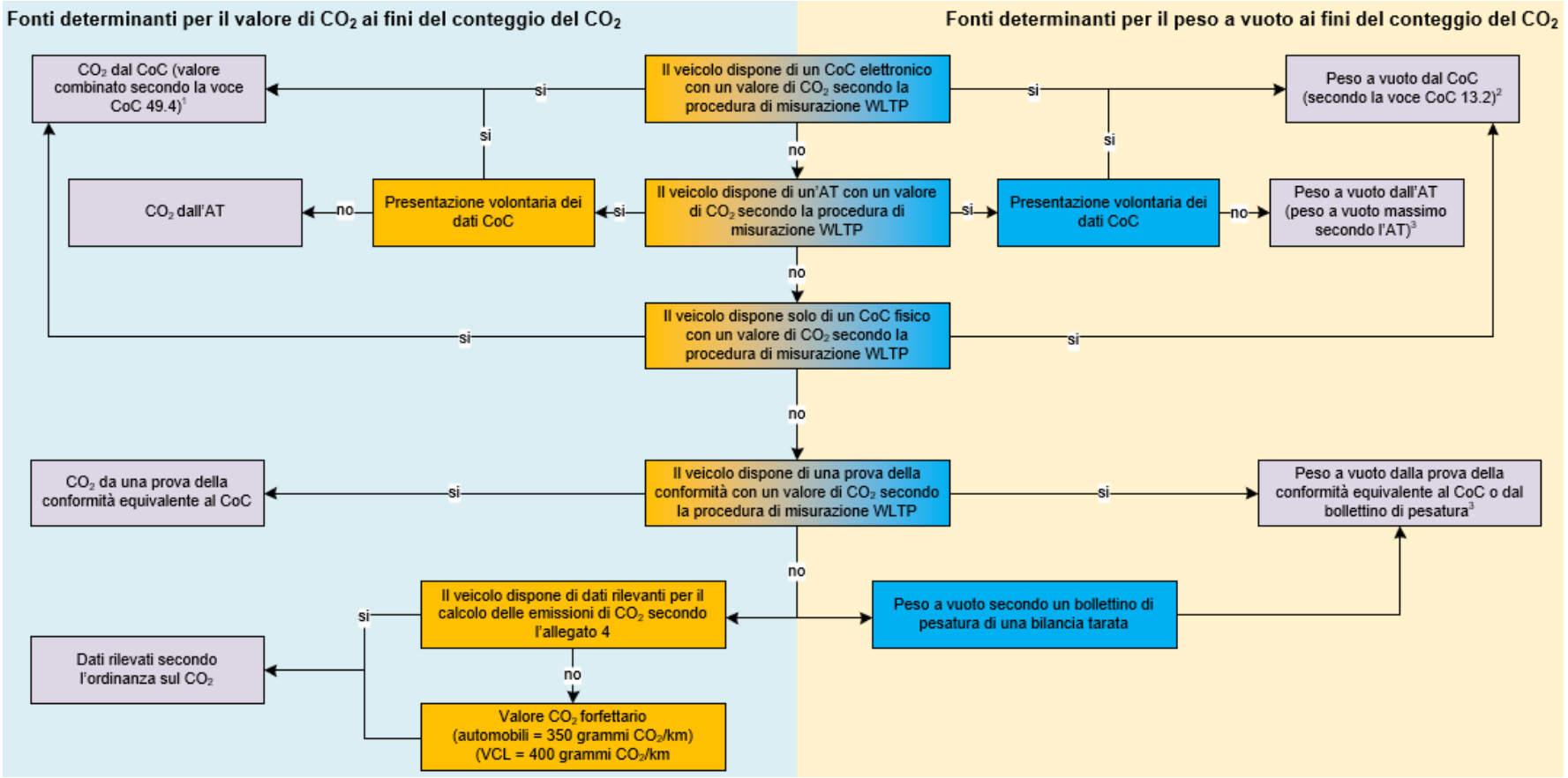


Figura1

[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] Per i VCL con omologazione in plurifase è determinante il peso del veicolo completo misurato nell'ambito dell'esame del veicolo presso le autorità cantonali di immatricolazione

Ufficio federale dell'energia UFE
Indirizzo postale: CH-3003 Berna
Sede: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 56 11, Fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.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 diversi stati di completamento. 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 plurifase (ingl. Multi Stage Vehicles, MSV). Anche nel caso degli MSV, il conteggio delle emissioni di CO_2 spetta all'importatore del veicolo (di base). Determinante ai fini del rispetto degli obiettivi è il veicolo completato 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[8].
2. in linea di principio, determinante ai fini delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 è 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 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 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 sul 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:

[8] 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 58 462 56 11, Fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

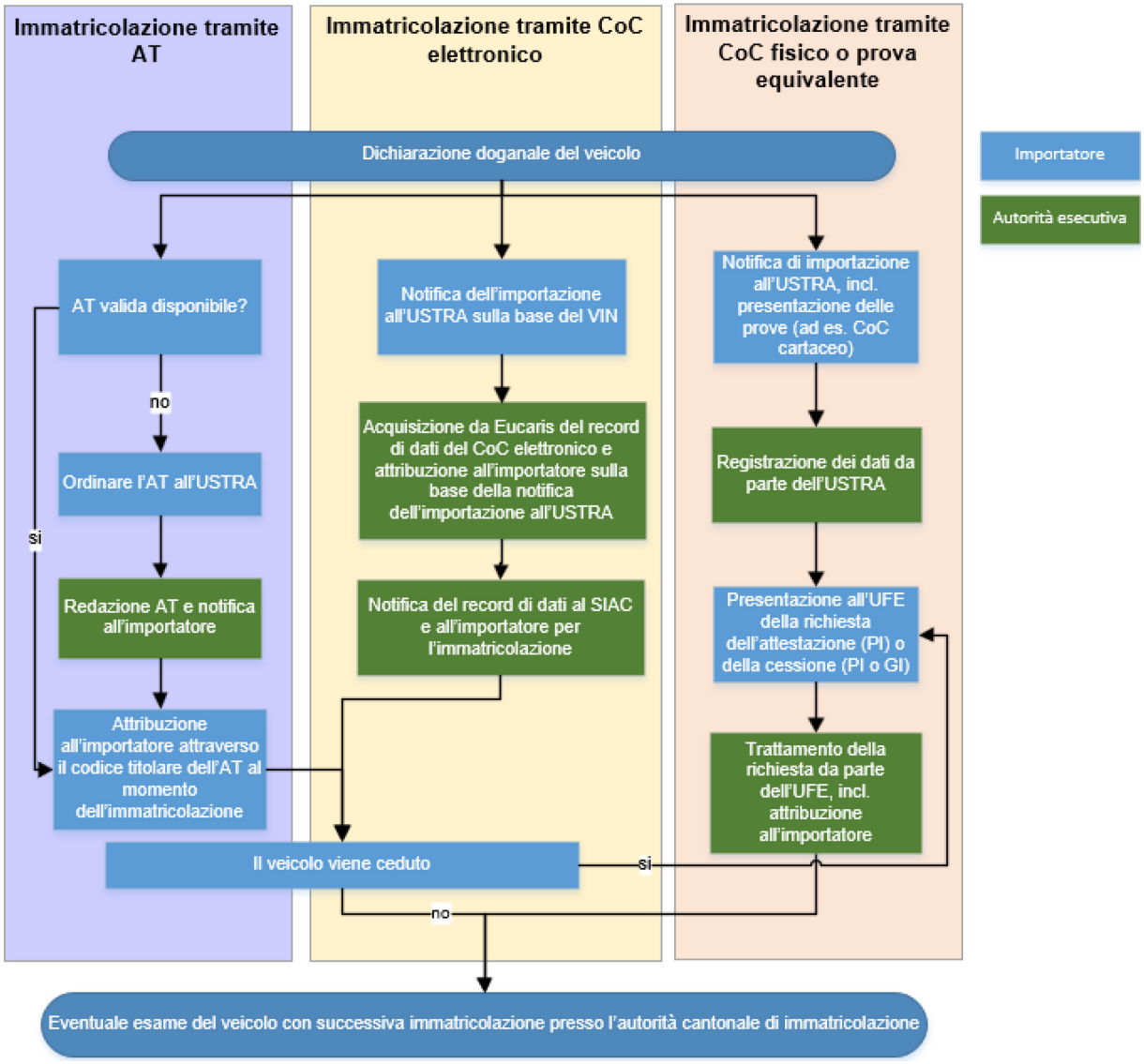


Figura 2

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[9] in combinato disposto con l'OSIAC[10]). 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.

[9] Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale, RS 741.01.

[10] 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 (cfr. art. 17 cpv. 2 ordinanza sul CO_2).

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 su di esso basati.

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 punto 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	Marca
Getriebe	Codice del cambio
Treibstoff	Tipo di carburante del veicolo
Erdgas	Identificazione di veicoli alimentati a gas naturale (designazione del motore «Y» oppure «N»)
Leergewicht	Peso a vuoto determinante del singolo veicolo secondo l'ordine delle fonti (v. punto 4 di questa direttiva)
CO2	Emissioni di CO_2 secondo la fonte determinante riportata al punto 4
CO2_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
Faktor_Biogas	Fattore di moltiplicazione per la deduzione del biogas nei veicoli che lo utilizzano ai sensi dell'articolo 26 capoverso 3 dell'ordinanza sul CO_2.
CO2_massg[11]	Valore del CO_2 determinante conformemente alla colonna CO_2 tenendo conto di eventuali fattori di riduzione del CO_2 quali deduzioni del biogas e/o innovazioni ecologiche (art. 26 ordinanza sul CO_2).
Bemerkung	Campo per le osservazioni nel quadro della verifica del conteggio annuale provvisorio da parte del grande importatore

[11] Se sono disponibili dati tratti sia dall'approvazione del tipo che dal CoC, si procede a un loro confronto. Se il valore CoC per le emissioni di CO_2 oppure il peso a vuoto divergono in modo significativo dal valore dell'approvazione del tipo, viene automaticamente ripreso il quest'ultimo. Se a seguito di questo esame della plausibilità uno di questi valori viene sostituito, l'altro rimane.

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. punto 5.2) nonché il calcolo delle sanzioni su di esso basato (la cosiddetta fattura annuale provvisoria). Gli importatori sono tenuti a verificare entro 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[12]). Se l'importatore ritiene che per un 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 «Bemerkung» 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_Alle	Emissioni medie di CO_2 di tutti i veicoli nel parco, considerati i fattori di riduzione del CO_2 (quota di biogas considerata nella misura del 20%, innovazioni ecologiche); risultato arrotondato alle prime tre cifre decimali.
CO2_massg	Emissioni di CO_2 medie di tutti i veicoli nel parco, considerati i fattori di riduzione del CO_2 (deduzione biogas 20% e innovazioni ecologiche).
Ziel	Obiettivo individuale, calcolato in base al peso a vuoto medio dei veicoli del parco; risultato arrotondato alle prime tre cifre decimali (allegato 4*a* ordinanza sul CO_2).
Ziel_Abweichung	Scarto tra le emissioni medie di CO_2 e l'obiettivo individuale; risultato arrotondato per difetto al decigrammo.
Sanktion	Importo della sanzione in CHF, risultante dallo scarto rispetto all'obiettivo, dagli importi delle sanzioni (allegato 5 ordinanza sul CO_2) e dal numero di veicoli nel parco

[12] Legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa, RS 172.021.

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 e verifica se il grande importatore in questione è tenuto a pagare una sanzione. Inoltre ricava lo statuto dell'importatore per l'anno successivo. Il metodo di calcolo impiegato per i grandi importatori è riportato nel seguente esempio di calcolo, aggiornato annualmente:

- 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 almeno 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 cpv. 1 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. I piccoli importatori devono effettuare il calcolo per ogni veicolo singolarmente (art. 11 cpv. 1 e 4 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 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 possono, come in precedenza, chiedere di essere trattati provvisoriamente come grandi importatori per l'anno successivo. I veicoli immatricolati nell'anno di riferimento prima dell'approvazione della domanda devono essere conteggiati singolarmente dall'importatore come nel caso dei piccoli importatori (art. 18 cpv. 3 e art. 20 dell'ordinanza sul CO_2). Idealmente, una nuova registrazione o ri-registrazione deve quindi avvenire prima dell'inizio di un anno di riferimento.

7. Presentazione 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. 1^{bis} 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 le seguenti indicazioni:

- numero di identificazione del veicolo (VIN);
- emissioni di CO_2 combinate conformemente al metodo di misurazione WLTP (voce CoC 49.4, art. 25 cpv. 1 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 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 di 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 del CoC[13]. 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 presentare e utilizzare i dati CoC. Questo perché le ecoinnovazioni sono contenute esclusivamente nel CoC e in nessun'altra fonte di dati (p. es. l'approvazione del tipo). Tuttavia la riduzione delle emissioni medie di CO_2 relativa a un parco veicoli nuovo di un grande importatore, conseguita grazie all'impiego di tecnologie innovative è solo considerata fino a un massimo di 7 grammi CO_2/km (art. 26 cpv. 1 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 presentano i dati CoC di automobili e VCL devono preparare un elenco separato per ogni tipo di veicolo.

[13] Se l'importatore dispone di valori misurati del veicolo completato dal tecnico, possono essere presentati anche questi 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 punto 4.1;

7.5 Modello per la presentazione dei dati CoC

UID	Marca	Numero VIN	Peso a vuoto	CO_2	Ino-Tech_1*	CO_2_1**	Colonne supple-men-tari***
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 (vedi punto 4.1 – numero 5). Per questi veicoli, almeno tre colonne devono essere completate con le seguenti informazioni 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 presentazione dei dati disponibile su: https://www.bfe.admin.ch/auto-co2 → Automobili/Autofurgoni e trattori a sella leggeri → Documenti → Moduli e schede informative → Modello di presentazione dei dati

7.6 Controlli dei dati CoC presentati

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. 1^{bis} ordinanza sul CO_2). 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. Ripresa di veicoli

Un importatore può cedere veicoli a un grande importatore ai fini del calcolo delle sanzioni sul CO2. 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 CO2 (art. 22a cpv. 1 ordinanza sul CO2). Tale cessione deve essere notificata all'UFE antecedentemente alla prima immatricolazione in Svizzera. Per la notifica della cessione deve essere utilizzato il modulo "Domanda di cessione". In caso di cessione per conto di terzi è tassativo disporre di una procura di cessione. La cessione deve essere notificata all'Ufficio federale dell'energia (UFE) prima della prima immatricolazione del veicolo in Svizzera. Le cessioni avvenute dopo la prima immatricolazione in Svizzera non vengono riconosciute. Anche la revoca di una cessione non è consentita. Ogni veicolo può essere ceduto soltanto una volta. Per la cessione di un veicolo va utilizzato il formulario "Domanda di cessione" dell'UFE. Mediante la cessione tramite lista gli importatori possono cedere più veicoli in una sola volta. Per le cessioni tramite liste va utilizzato il template Excel dell'UFE. Per ogni cessione tramite lista va compilata una domanda di cessione. I formulari e le liste devono essere trasmessi all'UFE via e-mail all'indirizzo co2-auto@bfe.admin.ch.

L'assegnazione di diritti di amministratore non produce alcun effetto giuridico per quanto riguarda la cessione. La cessione di veicoli non è ammessa dopo la prima immatricolazione in Svizzera. Un veicolo può essere ceduto una sola volta; la revoca di una cessione non è possibile (art. 22*a* cpv. 3 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 9).

9. Abusi

Nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sul CO_2 per i veicoli nuovi, l'Ufficio federale dell'energia (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 CC). Sono stati osservati due tipi di presunto abuso:

9.1 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 sul 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.

9.2 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.

9.3 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 sul CO_2 e, in presenza di simili abusi, adottano le misure del caso. Di conseguenza i le immatricolazioni di veicoli oggetto delle due procedure abusive descritte non sono considerate nel quadro delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2.

10. Contatti e interlocutore

- Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2:
- *Mirco Studer, mirco.studer@bfe.admin.ch, tel. 058 462 54 07*