



# Prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>: revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> e ulteriori informazioni importanti per i grandi importatori di automobili per l'anno di riferimento 2025

Aprile 2025

Nella sua seduta del 2 aprile 2025 il Consiglio federale ha posto in vigore la revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. Le nuove disposizioni sono in vigore retroattivamente dal 1° gennaio 2025. La presente comunicazione ha lo scopo di rendere note le disposizioni rilevanti dell'ultima revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>.

Nella comunicazione inviata alla fine del 2024 l'UFE aveva già informato in merito ai cambiamenti previsti per il 2025 e noti a dicembre 2024 concernenti la revisione della legge sul CO<sub>2</sub> e dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> (comunicazione del 9 dicembre 2024, disponibile sullo [sharepoint](#)). Per completezza il presente documento contiene anche le disposizioni rilevanti già presentate nella suddetta documentazione inviata alla fine del 2024.

## 1. Modifiche della legge sul CO<sub>2</sub>

Il testo consolidato della riveduta legge sul CO<sub>2</sub> può essere consultato nella Raccolta sistematica del diritto federale: [RS 641.71 – Legge sul CO<sub>2</sub>](#).

Le modifiche decise dal Parlamento sono disponibili qui: [Progetto della Commissione di redazione per la votazione finale](#)

Il messaggio concernente la revisione della legge sul CO<sub>2</sub> per il periodo successivo al 2024 è disponibile qui: [Messaggio concernente la revisione della legge sul CO<sub>2</sub>](#).

### 1.1. Valori limite più severi per le automobili

Per gli anni 2025–2029 si applica per le automobili un valore limite di 93,6 g CO<sub>2</sub>/km. A partire dal 2030 tale valore scenderà a 49,5 g CO<sub>2</sub>/km (art. 10 cpv. 1 lett. a e c della legge sul CO<sub>2</sub>).

### 1.2. Computo dei carburanti sintetici rinnovabili

Una novità consiste nella possibilità per gli importatori e i costruttori di veicoli di chiedere che il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> del proprio parco veicoli nuovi tenga conto della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> conseguita utilizzando carburanti sintetici rinnovabili. A tale scopo essi devono produrre le prove che attestano la quantità di carburanti sintetici rinnovabili garantita loro per contratto e da chi sono stati messi in commercio (art. 11a cpv. 1 della legge sul CO<sub>2</sub>).

## 2. Modifiche dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>

Il testo consolidato della riveduta ordinanza sul CO<sub>2</sub> può e le modifiche all'ordinanza sul CO<sub>2</sub> e il relativo rapporto esplicativo sono disponibili qui: [Il Consiglio federale decreta l'entrata in vigore dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> modificata](#)

### 2.1. Entrata in vigore della revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>

L'ordinanza sul CO<sub>2</sub>, che comprende disposizioni per l'esecuzione della legge sul CO<sub>2</sub> nell'ambito dei veicoli, è in vigore retroattivamente dal 1° gennaio 2025. Qui di seguito sono illustrate le principali modifiche.

### 2.2. Formula per il calcolo dell'obiettivo

Nella revisione dell'atto mantello, in vigore dal 1° gennaio 2025, sono già stati adottati definitivamente alcuni dei parametri di calcolo validi per il 2025. Il coefficiente angolare della retta del valore limite per gli anni 2025–2029 è stato ora adottato dal Consiglio federale nell'ambito della revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. La formula di calcolo per le automobili dell'anno 2025 è la seguente (allegato 4a, numeri 1 e 2):



obiettivo individuale del parco veicoli nuovi:  $z + a * (M_{i,t} - M_{t,2})$ , dove:

| Parametro        | Denominazione   | Valore                               |
|------------------|---|--------------------------------------|
| z                | valore limite (in g CO <sub>2</sub> /km)                                  | 93,6                                 |
| a                | coefficiente angolare della retta del valore limite                       | -0,0144                              |
| M <sub>i,t</sub> | peso a vuoto medio del parco veicoli nuovi del grande importatore (in kg) | variabile a seconda dell'importatore |
| M <sub>t,2</sub> | peso a vuoto di riferimento (in kg)                                       | 1767                                 |

La formula di calcolo per l'anno 2025 è pertanto, volendo semplificare, la seguente:

$$\text{obiettivo individuale} = 93,6 - 0,0144 * (M_{i,t} - 1767)$$

A causa del coefficiente angolare negativo della retta del valore limite, per le automobili immatricolate tramite approvazione del tipo si passa nella prassi attuativa da «peso a vuoto\_fino a» a «peso a vuoto\_da». Si impedisce in tal modo che gli importatori vengano svantaggiati.

### 2.3. Calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> medie di un parco veicoli nuovi

In linea di principio le emissioni di CO<sub>2</sub> determinanti di un parco veicoli nuovi vengono stabilite, come avvenuto finora, attraverso il valore medio di tale parco veicoli. Tuttavia l'ordinanza sul CO<sub>2</sub> prevede diverse agevolazioni per i grandi importatori. Questi ultimi possono infatti beneficiare di alcune riduzioni nel calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> di un parco veicoli nuovi o di singoli veicoli (art. 27 in combinato disposto con l'allegato 4c dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Per il calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> di un parco veicoli nuovi occorre quindi considerare le disposizioni illustrate qui di seguito. Sul sito dell'UFE è inoltre disponibile un esempio del calcolo per i grandi importatori.

#### 2.3.1. Riduzione mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili

Una novità consiste nella possibilità per gli importatori di considerare nel calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del proprio parco veicoli nuovi la riduzione conseguita grazie al ricorso a carburanti sintetici rinnovabili (art. 11a della legge sul CO<sub>2</sub> in combinato disposto con l'art. 26b dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Sono considerati carburanti sintetici rinnovabili i carburanti sintetici prodotti utilizzando fonti energetiche rinnovabili diverse dalla biomassa (art. 26b cpv. 2 lett. a dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

Se a un importatore di veicoli viene attribuita per contratto una determinata quantità di carburante sintetico rinnovabile, l'importatore può proporre che la riduzione di CO<sub>2</sub> conseguita mediante l'impiego di tale carburante sia presa in considerazione nel calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinanti del suo parco veicoli nuovi. La riduzione viene convertita in g CO<sub>2</sub>/km, tenuto conto della prestazione chilometrica media attesa delle automobili (art. 26b cpv. 2 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Nel computo non si fanno distinzioni in base alla tipologia di propulsione dei veicoli nel parco veicoli nuovi, bensì solo in base al carburante fossile sostituito. È dunque irrilevante se i veicoli nel parco veicoli nuovi possano o meno utilizzare il carburante in questione nel singolo caso.

Il fatto che il plusvalore ecologico dei carburanti sintetici da computare sarà computato esclusivamente al parco dell'importatore di veicoli richiedente (e non ad altri obblighi di legge o ad altri importatori) è comprovato dall'assegnazione sulla garanzia di origine nel sistema di GO. A tal fine, l'importatore di veicoli deve accordarsi con il fornitore del carburante (chi immette in commercio o il successivo proprietario della garanzia di origine) e far registrare a quest'ultimo l'assegnazione sulla garanzia di origine. Il flusso fisico di materiali e la vendita ai fini del consumo vengono così sganciati dal computo al parco veicoli nuovi. Un grande importatore di veicoli che intenda chiedere una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> grazie al ricorso a carburanti sintetici rinnovabili per un parco veicoli nuovi deve presentare la relativa domanda all'UFE entro il 31 gennaio successivo alla fine dell'anno per cui si chiede la riduzione.



- **Attuazione:** le informazioni sui processi dettagliati per il riconoscimento dei combustibili sintetici rinnovabili saranno fornite in un secondo momento.
- **Calcolo:** il calcolo della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovuta all'impiego di carburanti sintetici rinnovabili è descritto all'allegato 4b dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. Viene inoltre presentato nell'esempio del calcolo eseguito per i grandi importatori nell'ambito della verifica del rispetto dell'obiettivo.

### 2.3.2. Agevolazioni per veicoli a basse o a zero emissioni (quote di mercato target)

Per un periodo limitato viene concessa ai grandi importatori un'agevolazione per il raggiungimento dei valori obiettivo (sulla base dell'art. 12 cpv. 4 della legge sul CO<sub>2</sub>). Tale agevolazione è legata alla quota di automobili a basse o a zero emissioni del parco veicoli nuovi e mira quindi a fornire un ulteriore incentivo per l'immatricolazione di veicoli a basse emissioni di CO<sub>2</sub> (art. 12 cpv. 4 della legge sul CO<sub>2</sub> in combinato disposto con l'art. 26c cpv. 1 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

Analogamente alla corrispondente regolamentazione dell'UE e tenendo conto della situazione del mercato svizzero, vengono definiti valori soglia per la quota di tali veicoli. Per il periodo 2025–2027 in Svizzera questo valore è variabile. Se la quota di veicoli a basse o a zero emissioni di un parco veicoli nuovi di un grande importatore supera il suddetto valore soglia (art. 26c cpv. 1 lett. a), le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco veicoli in questione subiscono una riduzione in percentuale calcolata in funzione dell'eccedenza, benché per le automobili valgano percentuali annue massime (cpv. 3). Il mancato raggiungimento dei valori soglia non comporta alcuna conseguenza. Le automobili a basse emissioni vengono ponderate per il raggiungimento del valore soglia in base alle loro emissioni di CO<sub>2</sub>, analogamente alla regolamentazione UE. Sono considerate a basse emissioni le automobili con emissioni di CO<sub>2</sub> fino a circa 71 g di CO<sub>2</sub>/km (allegato 4c numero 1 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Il valore soglia e la percentuale massima di riduzione per gli anni 2025–2027 sono i seguenti:

| Anno | Valore soglia | Percentuale massima di riduzione |
|------|---------------|----------------------------------|
| 2025 | 23 %          | 7 %                              |
| 2026 | 24 %          | 6 %                              |
| 2027 | 25 %          | 5 %                              |

### 2.3.3. Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> mediante ecoinnovazioni e biogas

Le attuali disposizioni concernenti la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> attraverso le ecoinnovazioni e il biogas rimangono in vigore. Esse prevedono una riduzione del 20 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili che possono essere alimentate con gas naturale (art. 26a dell'ordinanza del CO<sub>2</sub>). Per quanto riguarda le ecoinnovazioni, rimangono computabili quelle tecnologie riconosciute anche dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631 (art. 26 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Le emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili che presentano ecoinnovazioni o possono essere alimentate con gas naturale vengono arrotondate aritmeticamente a un centesimo di grammo di CO<sub>2</sub>/km (art. 26a cpv. 2 lett. a dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

### 2.4. Calcolo della sanzione per i grandi importatori

Sul sito web dell'UFE è disponibile un esempio per il calcolo della sanzione per i grandi importatori del 2025.

### 2.5. Modifica del campo di applicazione per le automobili

Un'altra novità consiste nell'esclusione dei veicoli militari utilizzati a scopi militari (secondo l'art. 4 lett. a OCSM) dal campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Si tratta di veicoli di tutte le categorie muniti di targa di controllo dell'esercito che sono destinati alle truppe ma non all'amministrazione militare o ad altri scopi.



### **3. Ulteriori informazioni rilevanti per il 2025**

#### **3.1. Scadenza della disposizione transitoria relativa al campo di applicazione per i veicoli usati**

Sino alla fine del 2023 i veicoli immatricolati all'estero più di sei mesi prima della dichiarazione doganale in Svizzera non rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Dal 2024 rientrano invece nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> anche i veicoli immatricolati all'estero tra i 6 e i 12 mesi precedenti la dichiarazione doganale, ma solo se al momento della dichiarazione in dogana presentano un chilometraggio inferiore a 5000 km (art. 17d cpv. 3 lett. b n. 1 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Nel 2024 per i veicoli dichiarati alla dogana svizzera entro il 31 dicembre 2023 si applicava ancora in via provvisoria la vecchia disposizione, che dal 31 dicembre 2024 non è più in vigore. Dal 1° gennaio 2025 si applicano pertanto per tutti i tipi di veicoli le stesse disposizioni relativamente alle scadenze, indipendentemente dal momento della dichiarazione doganale.

#### **3.2. Superamento dei valori limite e importo delle sanzioni 2025**

Ai fini del calcolo della sanzione le emissioni di CO<sub>2</sub> che superano l'obiettivo individuale vengono arrotondate a un centesimo (art. 30 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Per l'anno di riferimento 2025 la sanzione da pagare in caso di superamento dell'obiettivo individuale ammonta a 95 franchi per ogni grammo di CO<sub>2</sub>/km in eccesso (allegato 5 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

#### **3.3. Informazioni importanti per i veicoli importati in Svizzera in franchigia di dazio e immatricolati**

I veicoli importati in Svizzera in franchigia di dazio e immatricolati nel nostro Paese rientrano in linea di massima nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Tuttavia in precedenza non è stato così: tali veicoli, infatti, non venivano erroneamente presi in considerazione nel quadro delle prescrizioni. Dal 22 aprile 2025, invece, saranno inclusi nei parchi veicoli nuovi dei grandi importatori. Nel caso di veicoli importati in franchigia di dazio la scadenza per i veicoli usati viene calcolata come per gli altri veicoli e corrisponde al periodo compreso tra la prima immatricolazione all'estero e la data della dichiarazione doganale in Svizzera.

#### **3.4. Trasmissione delle cessioni dal 1° gennaio 2025**

Se un importatore intende cedere un veicolo importato a un grande importatore, la notifica di cessione deve essere inoltrata all'UFE antecedentemente alla prima messa in circolazione del veicolo in Svizzera (art. 22a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Sino alla fine del 2024 veniva registrato solo il giorno dei due eventi determinanti (notifica della cessione e prima messa in circolazione in Svizzera). Di conseguenza venivano prese in considerazione tutte le notifiche di cessione effettuate lo stesso giorno della prima messa in circolazione in Svizzera. Dal 1° gennaio 2025 è possibile invece un confronto più preciso. Ne consegue che le cessioni notificate lo stesso giorno della prima messa in circolazione in Svizzera saranno prese in considerazione soltanto se la notifica è antecedente la messa in circolazione. In caso contrario la cessione non è valida.

Dal secondo trimestre del 2024 le cessioni vengono notificate tramite il portale eGovernment del DATEC. In alcuni casi eccezionali non è possibile trattarle attraverso i nuovi sistemi (EGOV e portale KDI). Ciò vale in particolare per i veicoli con un VIN che non ha 17 cifre, per i veicoli modificati per i quali si vogliono rivendicare dati diversi dal CoC o per i veicoli commerciali a emissioni zero della categoria N2 (fino a un peso totale di 4250 kg – veicoli Bourgeois). L'UFE ha elaborato una soluzione per questi casi: la notifica della cessione dei veicoli avviene tramite un modulo appositamente creato, scaricabile dal sito Internet dell'UFE dal 2025: [processo relativo alle cessioni](#).

#### **3.5. Trattamento dei veicoli modificati**

Finora i veicoli modificati antecedentemente alla prima messa in circolazione per evitare di poterli ancora immatricolare sulla base del certificato di conformità (CoC) sono stati presi in considerazione nel quadro



dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> con il peso modificato e le emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo di base del CoC. Poiché di norma le modifiche comportano un aumento del peso a vuoto, per questi veicoli sono state impiegate in passato emissioni di CO<sub>2</sub> spesso troppo basse. A partire dal 2025 l'importatore potrà decidere se far valere tutti i dati in conformità al CoC oppure i dati del veicolo modificato. Nel primo caso l'importatore può soddisfare i requisiti della legislazione sul CO<sub>2</sub> attraverso gli usuali processi (portale KDI e portale eGovernment del DATEC). Nel caso in cui voglia far valere i dati del veicolo modificato, deve invece applicare la soluzione sviluppata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) e dall'UFE e contattare l'USTRA o l'UFE prima della registrazione del veicolo sul portale KDI. Se intende far valere i dati del veicolo modificato, l'importatore deve fornire anche la prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> rilasciata da un servizio d'esame ufficialmente riconosciuto. In alternativa, le emissioni di CO<sub>2</sub> sono determinate sulla base delle formule di calcolo dell'allegato 4 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. Questa regola non si applica esplicitamente ai veicoli costruiti in più fasi che devono essere completati in vista dell'immatricolazione.

### **3.6. Aggiornamento della direttiva concernente l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>**

Sulla base delle nuove prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli l'UFE ha aggiornato la direttiva per i grandi importatori. Tale direttiva descrive i processi centrali e contiene anche altre informazioni importanti sull'esecuzione delle suddette prescrizioni. La versione aggiornata sarà disponibile sul sito web dell'UFE entro il 1° maggio 2025. [www.bfe.admin.ch/auto-co2](http://www.bfe.admin.ch/auto-co2)

## **4. Per ulteriori informazioni:**

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web dell'UFE: [www.bfe.admin.ch/auto-co2](http://www.bfe.admin.ch/auto-co2)

### **Contatti per domande di natura generale**

I collaboratori dell'UFE sono a vostra disposizione per domande di carattere giuridico o per chiarimenti sul calcolo delle sanzioni e sul database:

#### Automobili:

Mirco Studer, specialista Efficienza energetica dei trasporti:  
[mirco.studer@bfe.admin.ch](mailto:mirco.studer@bfe.admin.ch), tel. +41 (0)58 462 54 07

#### Autofurgoni e trattori a sella leggeri:

Elias Zurfluh, specialista Efficienza energetica dei trasporti:  
[elias.zurfluh@bfe.admin.ch](mailto:elias.zurfluh@bfe.admin.ch), tel. +41 (0)58 465 21 07

### **Contatti per domande sulla digitalizzazione dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>**

Per eventuali domande sulla digitalizzazione dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> è possibile rivolgersi al signor Adolf Zobrist e al signor Matthias Vogt: E-mail: [co2-auto@bfe.admin.ch](mailto:co2-auto@bfe.admin.ch), tel. +41 (0)58 464 54 40