



Ottobre 2025

Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli nuovi

Direttiva 2025 per gli importatori di veicoli pesanti

Indice

1. Finalità e scopo	2
2. Processo per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ e per la rendicontazione	2
2.1 <i>Panoramica del processo di esecuzione</i>	2
2.2 <i>Processo per il conteggio annuale</i>	3
2.3 <i>Processo per il conteggio trimestrale</i>	4
2.4 <i>Formato e struttura delle serie di dati</i>	5
2.5 <i>Aspetti organizzativi e scambio di dati</i>	5
3. Importatori di veicoli pesanti	5
3.1 <i>Definizione di importatore (art. 17g dell'ordinanza sul CO₂)</i>	5
3.2 <i>Obbligo di registrazione degli importatori (art. 23a dell'ordinanza sul CO₂)</i>	5
3.3 <i>Ripresa di veicoli</i>	5
4. Dati determinanti, campo d'applicazione e calcolo della sanzione	6
4.1 <i>Procedura di riferimento per la determinazione delle emissioni di CO₂ e del sottogruppo</i>	6
4.2 <i>Fonti di dati</i>	6
4.3 <i>Veicoli rientranti nel campo d'applicazione (art. 17c^{bis} cpv. 1 dell'ordinanza sul CO₂)</i>	6
4.4 <i>Veicoli esclusi dal campo d'applicazione (art. 17c^{bis} cpv. 3 dell'ordinanza sul CO₂)</i>	7
4.5 <i>Prima messa in circolazione e veicoli d'occasione</i>	8
4.6 <i>Obiettivo, emissioni di CO₂ medie e sanzione: base di dati e calcolo</i>	8
5. Riduzione delle emissioni mediante carburanti sintetici rinnovabili	9
6. Contatti per domande	10

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/>





Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

1. Finalità e scopo

La presente direttiva illustra i principali processi nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ secondo l'articolo 10 e seguenti della legge federale del 23 dicembre 2011 sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (legge sul CO₂; RS 641.71) e l'articolo 17a e seguenti dell'ordinanza del 30 novembre 2012 sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂; RS 641.711) per gli importatori di veicoli pesanti (qui di seguito: veicoli commerciali pesanti, VCP). In particolare, essa precisa le modalità operative per la gestione dei dati e fornisce informazioni su altri argomenti nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.

La presente direttiva è rivolta agli importatori di VCP soggetti ai vigenti valori obiettivo per le emissioni di CO₂.

Essa funge da ausilio nell'interpretazione di una norma giuridica: seppur la sua funzione vada oltre la semplice raccomandazione non vincolante, non ha lo stesso grado di obbligatorietà dell'ordinanza sul CO₂. La presente direttiva riflette il punto di vista dell'Ufficio federale dell'energia (UFE). In linea di principio, non sono escluse deroghe motivate dalla stessa. Tuttavia, esse possono essere concesse solo se viene fornita la prova che rispettano comunque le disposizioni giuridiche alle quali si riferisce la direttiva. La direttiva viene adattata in caso di necessità oppure a seguito di modifiche legislative.

2. Processo per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ e per la rendicontazione

2.1 Panoramica del processo di esecuzione

Premessa: i dati necessari all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ vengono in parte raccolti già in fase di immatricolazione del veicolo (i cosiddetti dati di immatricolazione), per cui da quel momento in poi sono accessibili all'UFE. I dati che gli importatori non sono tenuti a comunicare al momento dell'immatricolazione, ma di cui l'UFE necessita per l'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂ (nello specifico i cosiddetti dati VECTO ed eventualmente i dati relativi al veicolo di base), devono essere trasmessi dagli importatori all'UFE in un passaggio separato.

La figura 1 mostra una panoramica della procedura di esecuzione delle prescrizioni. Il conteggio relativo ai veicoli immatricolati in un dato anno civile («anno di riferimento») secondo l'ordinanza sul CO₂ avviene l'anno successivo.

Gli importatori devono comunicare all'UFE (o all'USTRA) i dati di cui quest'ultimo necessita per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (art. 23a dell'ordinanza sul CO₂).

I dati necessari per l'assegnazione del veicolo al rispettivo importatore devono essere comunicati dagli importatori prima della messa in circolazione del mezzo. Qualora il veicolo disponga di un'approvazione del tipo (AT) svizzera, di una scheda tecnica o in futuro di un COC elettronico (eCOC), l'importatore non deve fare nulla prima dell'immatricolazione ai fini dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. L'obbligo di cui all'articolo 23a capoverso 1 lettera a dell'ordinanza sul CO₂, ossia quello di comunicare all'USTRA i dati necessari per l'assegnazione del veicolo al rispettivo importatore, è adempiuto con l'invio della documentazione che deve comunque essere presentata in sede di immatricolazione del mezzo. Se per un dato veicolo non è disponibile né un'approvazione del tipo svizzera né una scheda tecnica né un eCOC, l'importatore deve comunicare all'UFE, antecedentemente alla prima messa in circolazione, i dati necessari affinché gli venga assegnato il veicolo (art. 23a cpv. 1 lett. b dell'ordinanza



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

sul CO₂). Ciò avviene nell'ambito della cosiddetta attestazione, per il rilascio della quale l'UFE richiede all'importatore, per ragioni di economia procedurale, anche gli ulteriori dati necessari ai fini dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, ossia i dati per il calcolo della sanzione sul CO₂, in particolare i dati VECTO. Questi dati devono essere comunicati in ogni caso dagli importatori all'UFE entro il 31 marzo dell'anno successivo (art. 23a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂).

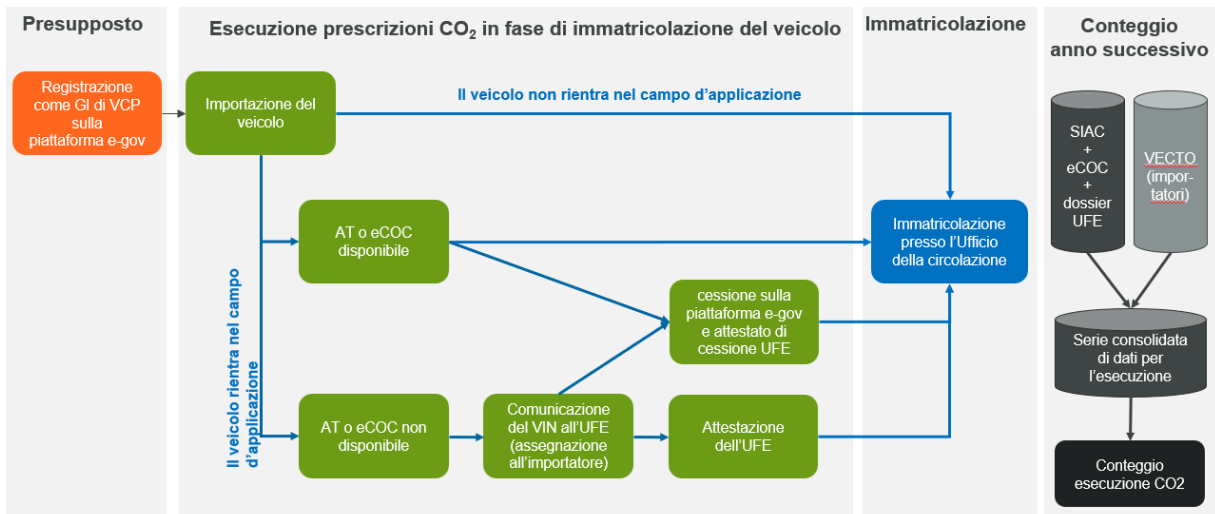


Figura 1 Panoramica del processo di esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti

2.2 Processo per il conteggio annuale

La figura 2 illustra il processo di trasmissione e preparazione dei dati. Trascorso l'anno di riferimento, l'UFE invia agli importatori un elenco dei veicoli che gli sono stati notificati ai sensi dell'articolo 23a capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ e che secondo i dati SIAC sono stati messi per la prima volta in circolazione in Svizzera nel corso del suddetto anno di riferimento. Visto che al momento dell'immatricolazione non si raccolgono tutti i dati necessari all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (cfr. premessa al capitolo 2.1), in questo elenco possono figurare anche veicoli che non rientrano nel campo d'applicazione delle suddette prescrizioni. Questa lista, contenente un numero tendenzialmente eccessivo di veicoli, serve a far sì che l'importatore fornisca i dati VECTO per tutti i veicoli assoggettati alle prescrizioni secondo i dati SIAC, in modo tale da compensare le eventuali imprecisioni presenti nei sistemi telematici della Confederazione (cfr. capitolo 4). In questa fase del processo, quindi, la base di dati richiesta ai fini dell'esecuzione delle prescrizioni non è ancora completa, per cui sarebbe prematuro chiedere agli importatori di effettuare un esame dettagliato degli elenchi di veicoli.

Entro il 31 marzo dell'anno successivo gli importatori devono comunicare all'UFE i dati necessari al calcolo di un'eventuale sanzione (art. 23a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂, cfr. capitolo 4 per le fonti dei dati). Nello specifico, si tratta principalmente dei cosiddetti dati VECTO. Se questi ultimi non vengono trasmessi entro i termini previsti, l'UFE calcolerà la sanzione in base ai dati in suo possesso fino a quel momento (in merito alle emissioni di CO₂, cfr. art. 25a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂).

Successivamente l'UFE verifica i dati trasmessigli entro il 31 marzo e provvede agli eventuali chiarimenti del caso con l'importatore. Per esperienza non è escluso che anche in questa fase possano esserci dati incompleti; se così fosse, l'UFE chiederà all'importatore di integrare quelli mancanti. Questi dati (art. 23a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂), insieme ai dati comunicati prima dell'immatricolazione (art. 23a cpv. 1 dell'ordinanza sul CO₂) e ai dati relativi alle cessioni (art. 22a dell'ordinanza sul CO₂), costituiscono



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

la cosiddetta serie di dati per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Tale serie di dati permette di chiarire se un veicolo sia soggetto o meno alle prescrizioni, di calcolare l'obiettivo individuale (art. 11 della legge sul CO₂ in combinato disposto con l'art. 24 dell'ordinanza sul CO₂), di determinare le emissioni di CO₂ (art. 25a dell'ordinanza sul CO₂) e di calcolare la sanzione (art. 13 della legge sul CO₂). Sulla base della serie di dati completa l'UFE rettifica l'elenco dei veicoli affinché sia in linea con il campo d'applicazione definito all'articolo 17c^{bis} dell'ordinanza sul CO₂. A questo punto prepara, per i veicoli assoggettati alle prescrizioni, un conteggio provvisorio e l'importatore ha il diritto di esprimersi in merito. Gli importatori sono tenuti a verificare i dati per l'esecuzione delle prescrizioni ricavati dall'UFE dopo la trasmissione dei dati VECTO e a segnalare all'UFE eventuali dubbi o dati difformi, in particolare rispetto alla completezza dell'elenco di veicoli, all'omologazione in una o più fasi, alla configurazione degli assi e al peso utilizzato.

Successivamente l'UFE prepara il conteggio definitivo e addebita l'eventuale sanzione. L'intero processo dev'essere completato entro il 30 giugno dell'anno successivo.

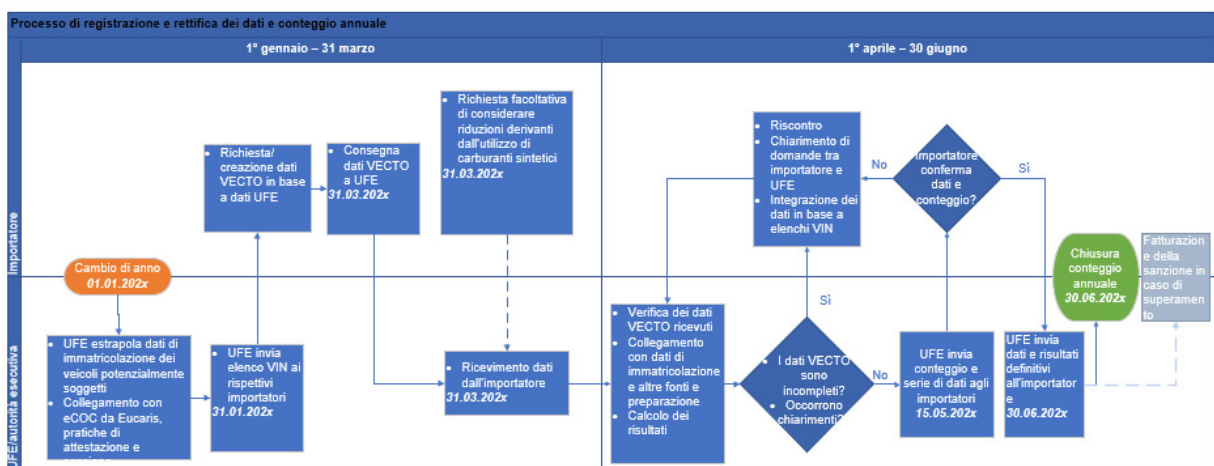


Figura 2 Processo e cronoprogramma per la trasmissione ed elaborazione annuale dei dati. Le scadenze sono indicate in arancione.

2.3 Processo per il conteggio trimestrale

A cadenza trimestrale l'UFE trasmette agli importatori i dati cumulativi delle immatricolazioni effettuate nell'anno in corso. Per i conteggi dei primi tre trimestri gli importatori possono già inviare all'UFE tutti i dati necessari (nello specifico i dati VECTO). In caso di mancata trasmissione dei dati VECTO, l'UFE procederà al conteggio trimestrale in base ai dati in suo possesso fino a quel momento (in merito alle emissioni di CO₂ cfr. art. 25a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂). I risultati trimestrali sulle sanzioni sono indicativi e servono a informare l'importatore in merito al livello di raggiungimento degli obiettivi. I conteggi trimestrali seguono la medesima prassi di quello annuale.

L'UFE comunica separatamente un elenco dei termini e delle scadenze annuali e trimestrali.

Qualora, oltre ai conteggi annuali e trimestrali, l'importatore desiderasse avere accesso anche ai dati di immatricolazione (ad es. per poter effettuare un confronto in maniera continua e automatizzata), è possibile richiedere all'USTRA a pagamento varie serie di dati. Cfr. [Dati sui veicoli](#) → [Panoramica prodotti informativi dati sui veicoli](#) → "NEUZU_IMPORTEUR".



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

2.4 Formato e struttura delle serie di dati

Ai fini del calcolo delle sanzioni l'importatore trasmette all'UFE i dati VECTO in un MRF (Manufacturer's Record File) e/o in un CIF (Customer Information File), indicati nella versione consolidata del regolamento UE 2017/2400. Per ogni veicolo va inviato un file xml; altri formati, come vsum, file Excel o PDF, non sono ammessi.

Devono essere forniti i dati di tutti i veicoli riportati nell'elenco cumulativo delle immatricolazioni dell'anno in corso, nella misura in cui siano disponibili i dati VECTO.

Secondo il regolamento UE, ai fini della certificazione di ciascun veicolo nuovo i costruttori di veicoli pesanti sono tenuti a determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante attraverso la versione più recente disponibile di VECTO (art. 9 del regolamento 2017/2400). In Svizzera il processo di rendicontazione tiene conto dei risultati VECTO certificati ai sensi del regolamento UE.

2.5 Aspetti organizzativi e scambio di dati

La legge e l'ordinanza sul CO₂ sono rivolte agli importatori. Questi ultimi sottostanno alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ e sono tenuti a comunicare i dati di cui all'articolo 23a dell'ordinanza sul CO₂. La persona di contatto competente è indicata nella registrazione dell'importatore sul [portale eGovernment DATEC](#) e nello Sharepoint.

Lo scambio dei dati VECTO e di immatricolazione tra l'importatore e l'UFE ai fini del conteggio annuale e trimestrale avviene tramite [Sharepoint](#). A tale scopo viene creata per ogni importatore una pagina dedicata protetta.

3. Importatori di veicoli pesanti

3.1 Definizione di importatore (art. 17g dell'ordinanza sul CO₂)

Innanzitutto l'importatore è colui che comunica all'UFE i dati di cui all'articolo 23a capoverso 1 lettera b dell'ordinanza sul CO₂. In assenza di tale comunicazione, l'importatore è colui che è registrato come tale nel SIAC: in caso di immatricolazione con approvazione del tipo svizzera o scheda tecnica, il relativo titolare; in caso di immatricolazione con scheda tecnica elettronica o COC elettronico, l'importatore indicato nella notifica di importazione (identificazione tramite IDI).

In casi eccezionali, in cui non sono stati comunicati dati e non esiste né una scheda tecnica elettronica né un'approvazione del tipo o la relativa scheda tecnica, l'importatore è colui che figura come tale nella dichiarazione doganale.

3.2 Obbligo di registrazione degli importatori (art. 23a dell'ordinanza sul CO₂)

Gli importatori devono comunicare i dati richiesti (art. 23a dell'ordinanza sul CO₂) e le eventuali cessioni (art. 22a cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂) sul [portale eGovernment DATEC](#). Per poterlo fare devono dapprima registrarsi sul [portale eGovernment DATEC](#), dove rimangono registrati fino alla revoca.

3.3 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 dell'ordinanza sul CO₂). Tale cessione deve essere notificata all'UFE antecedentemente alla prima immatricolazione in Svizzera attraverso il [portale eGovernment DATEC](#).

In caso di cessione per conto di terzi è tassativo disporre di una procura di cessione (servizio e-gov «Procure di cessione»). L'assegnazione di diritti di amministratore non produce alcun effetto giuridico per quanto riguarda la cessione. Dopo la prima immatricolazione non sono ammesse cessioni. Un



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

veicolo può essere ceduto al massimo una volta; la revoca non è possibile (art. 22a cpv. 3 dell'ordinanza sul CO₂). Qualora un veicolo di un importatore venga ripreso da un grande importatore, secondo l'articolo 22a dell'ordinanza sul CO₂, quest'ultimo deve accertarsi che il medesimo sia stato importato e immatricolato in Svizzera conformemente all'utilizzo cui è destinato.

4. Dati determinanti, campo d'applicazione e calcolo della sanzione

4.1 Procedura di riferimento per la determinazione delle emissioni di CO₂ e del sottogruppo

Nel caso dei veicoli pesanti, per il calcolo della sanzione si considerano i valori di emissione di CO₂ e la suddivisione in sottogruppi sulla base del metodo di simulazione VECTO (art. 25a cpv. 1 dell'ordinanza sul CO₂), che fa parte del sistema di autorizzazione generale europeo ed è obbligatorio anche per i veicoli il cui tipo è stato approvato in Svizzera. In caso di veicoli omologati in più fasi è determinante lo stato del veicolo di base, dal momento che la certificazione VECTO fa riferimento a esso (art. 17c^{bis} cpv. 2 dell'ordinanza sul CO₂).

Il calcolo dei valori di emissione di CO₂ di un veicolo pesante si basa sull'allegato I punto 2.2 del regolamento (UE) 2019/1242 (art. 25a cpv. 1 lett. b dell'ordinanza sul CO₂): per ogni veicolo viene considerato un valore di emissione ponderato tra i diversi profili di impiego.

4.2 Fonti di dati

I dati utilizzati per il calcolo dell'obiettivo individuale e per il calcolo delle emissioni medie di CO₂ del parco veicoli nuovi devono provenire dal costruttore o essere stati ricavati da un documento rilasciato dal costruttore, da un'autorità statale o da un organo di controllo nazionale o estero riconosciuto a livello statale¹ ed equivalente al Certificate of Conformity (CoC)² (art. 24 dell'ordinanza sul CO₂). Le fonti ammesse includono, in particolare, i dati elettronici provenienti dai sistemi dei costruttori (CIF, MRF), nonché i dati riportati su CIF e COC in formato cartaceo. Tutti i punti dati di un veicolo vengono ricavati, se disponibili, dalla medesima fonte.

4.3 Veicoli rientranti nel campo d'applicazione (art. 17c^{bis} cpv. 1 dell'ordinanza sul CO₂)

Per stabilire se un veicolo rientri o meno nel campo d'applicazione è determinante l'articolo 17c^{bis} dell'ordinanza sul CO₂. Su tale base l'UFE predispose i dati necessari per l'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ come illustrato qui di seguito. In caso di dati incompleti l'UFE sollecita l'importatore a integrare quelli mancanti.

- Autocarri (genere 35) e trattori a sella (genere 38) con configurazione degli assi di 4x2 e un peso complessivo o garantito superiore a 16t (secondo la proposta del Consiglio federale in futuro sarà determinante soltanto il peso garantito, analogamente a quanto previsto dalla normativa europea).

Il genere di veicolo viene determinato sulla base della prima messa in circolazione in Svizzera registrata nel SIAC. La configurazione degli assi si ricava dai dati VECTO o dai dati dell'attestazione dell'importatore (cfr. art. 23a dell'ordinanza sul CO₂); se non disponibili, la si ricava dal numero di assi e dal tipo di trazione specificati nel SIAC (la trazione integrale «A» e la trazione fuoristrada «G» all'atto della prima immatricolazione vengono considerate come più assi motori). In caso di veicoli omologati in più fasi (come la maggior parte degli autocarri) è determinante lo stato del veicolo di base. Come peso determinante per gli autocarri si considera dunque, se disponibile, il peso garantito specificato nell'attestazione o nei dati VECTO (art. 23a dell'ordinanza sul CO₂).

¹ Organo di controllo riconosciuto a livello statale secondo l'allegato 2 dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (RS 741.511).

² Certificazione della conformità o valutazione della conformità (art. 2 lett. m e n, OATV 741.511)



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

In caso di veicoli omologati in un'unica fase (come la maggior parte dei trattori a sella), lo stato determinante non è quello del veicolo di base bensì quello con cui è avvenuta la messa in circolazione (art. 17c^{bis} dell'ordinanza sul CO₂ e contrario). Di conseguenza, per i trattori a sella si utilizza il peso complessivo registrato nel SIAC.

- Tutti gli autocarri e i trattori a sella con configurazione degli assi di 6x2. La configurazione degli assi si ricava dai dati VECTO o dai dati dell'attestazione dell'importatore; se non disponibili, la si desume dal numero di assi e dal tipo di trazione specificati nel SIAC (cfr. sopra).

Gli importatori sono tenuti a verificare i dati per l'esecuzione delle prescrizioni ricavati dall'UFE dopo la trasmissione dei dati VECTO e a segnalare all'UFE eventuali dubbi o dati difforni,

I veicoli non conformi ai criteri summenzionati non rientrano nel campo d'applicazione (ad es. veicoli con 4 o più assi).

Gli autoveicoli di lavoro di cui all'articolo 13 OETV (targa con sfondo azzurro e scritta in nero) non sono considerati autocarri o trattori a sella, per cui non rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.

4.4 Veicoli esclusi dal campo d'applicazione (art. 17c^{bis} cpv. 3 dell'ordinanza sul CO₂)

Per stabilire se un veicolo sia escluso o meno dal campo d'applicazione, è determinante lo stato all'atto della prima immatricolazione in Svizzera. Sono esclusi dal campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂:

- veicoli per la raccolta dei rifiuti: i veicoli per la raccolta dei rifiuti sono identificati dalle forme di carrozzeria 150 e 355 di cui all'allegato IV/d delle direttive per la compilazione dei rapporti di perizia dell'USTRA. Nota: in Svizzera i veicoli per la raccolta dei rifiuti sono considerati autoveicoli di trasporto ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera f OETV e non autoveicoli di lavoro ai sensi dell'articolo 13 OETV. Gli autoveicoli di trasporto di cui all'articolo 11 capoverso 2 lettera f OETV rientrano in linea di principio nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (art. 17c^{bis} cpv. 1), ma non gli autoveicoli di lavoro di cui all'articolo 13 OETV. Nell'UE i veicoli per il trasporto dei rifiuti sono considerati autoveicoli di lavoro esclusi dalle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Questa deroga al campo d'applicazione è dunque esplicitamente regolamentata nel diritto svizzero. Non sono considerati veicoli per il trasporto dei rifiuti, ad esempio, i ganci scarrabili con gru di carico che, sebbene possano essere utilizzati per il trasporto dei rifiuti, non dispongono di una sovrastruttura apposita né presentano la forma di carrozzeria corrispondente al momento dell'immatricolazione;
- veicoli eccezionali di cui all'articolo 25 OETV: questi veicoli sono identificati dal genere di veicolo 50 o da targhe con sfondo marrone chiaro e scritta in nero. Nella normativa europea, invece, gli autoveicoli di lavoro sono definiti attraverso un elenco di forme di carrozzeria, comprendente ad esempio veicoli con gancio scarrabile, autocarri a cassone ribaltabile e betoniere (cfr. regolamento (UE) 2017/2400).
- Veicoli militari con contrassegno dell'esercito (targhe con sfondo grigio scuro e scritta in bianco) ai sensi dell'articolo 4 lettera a OCSM, destinati altresì alla truppa. I veicoli militari utilizzati per altri scopi, ad esempio per l'amministrazione militare, rientrano come sempre nel campo d'applicazione. La selezione dei veicoli oggetto di deroga compete all'Ufficio federale dell'armamento (armasuisse), responsabile dell'acquisto dei veicoli militari. In fase di ordinazione, armasuisse comunica ai rispettivi importatori se i veicoli rientrano nel campo d'applicazione o se invece ne sono esclusi (in sede di gara d'appalto e nei contratti quadro questa informazione non viene in genere ancora indicata né specificata). Nell'ambito dei conteggi l'UFE provvede quindi a escludere i relativi veicoli dal campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Per



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

ragioni di tempistica, l'UFE si riserva il diritto di considerare le deroghe per i veicoli militari con un ritardo di un trimestre. È dunque possibile che nei conteggi trimestrali figurino veicoli da escludere messi in circolazione per la prima volta nel trimestre precedente. Nell'ambito dei conteggi annuali vengono invece prese in considerazione tutte le deroghe;

- veicoli sdoganati prima di luglio 2019: tra i veicoli esclusi in virtù di questa disposizione vi sono anche quelli le cui emissioni di CO₂ non hanno dovuto essere determinate mediante lo strumento di simulazione VECTO.

Non esistono deroghe generali derivanti unicamente dall'assenza della certificazione VECTO.

Gli autoveicoli di lavoro di cui all'articolo 13 non rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, per cui non è prevista nemmeno una disposizione derogatoria in merito.

4.5 Prima messa in circolazione e veicoli d'occasione

Sono soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ i veicoli che vengono messi in circolazione in Svizzera per la prima volta (art. 10 della legge sul CO₂).

Se antecedentemente alla prima immatricolazione in Svizzera un veicolo era già stato immatricolato all'estero, esso rientra sostanzialmente nel campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, se l'immatricolazione all'estero risale al massimo a 12 mesi prima della dichiarazione doganale in Svizzera. I veicoli la cui dichiarazione doganale avviene sei mesi o meno di sei mesi dopo la prima immatricolazione all'estero rientrano in ogni caso nel campo d'applicazione di tali prescrizioni. Ai veicoli per i quali intercorrono più di sei mesi e al massimo dodici mesi tra la dichiarazione doganale in Svizzera e la prima messa in circolazione all'estero si applica la seguente regola: tali veicoli rientrano nel campo d'applicazione se il loro chilometraggio al momento della dichiarazione doganale (oppure al momento della prima messa in circolazione in Svizzera, qualora il chilometraggio non venga registrato all'atto della dichiarazione doganale) è inferiore a 5000 km. Se invece il chilometraggio è uguale o superiore a 5000 km al momento della dichiarazione doganale (o al momento della prima messa in circolazione in Svizzera) o se intercorrono più di dodici mesi tra la prima messa in circolazione 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 CO₂ (art. 17d cpv. 3 dell'ordinanza sul CO₂).

4.6 Obiettivo, emissioni di CO₂ medie e sanzione: base di dati e calcolo

L'ordine delle fonti dei dati determinanti per la definizione del sottogruppo e per il calcolo delle sanzioni è il seguente:

1. dati provenienti dai sistemi dei costruttori (CIF o MRF in formato xml), comunicati all'UFE secondo le modalità illustrate al capitolo 2. Il valore di emissione e il relativo sottogruppo sono indicati nel CIF o nel MRF; nel caso del MRF, il valore di emissione ponderato viene calcolato dai risultati relativi a ciascun profilo d'impiego;
2. CIF/COC in formato cartaceo: in assenza di dati VECTO in formato xml, ad esempio in caso di veicoli a importazione parallela o diretta, si considerano i dati riportati sul CIF (punto 2.6.1 o, in caso di documenti meno recenti, punto 2.3 secondo il regolamento (UE) 2017/2400) o sul COC (voce 49.5) in formato cartaceo.
3. In assenza di dati VECTO il sottogruppo viene ricavato, conformemente all'articolo 25a capoverso 1 lettera a, secondo i criteri previsti all'allegato I punto 1 del regolamento (UE) 2019/1242. I dati necessari a tal fine vengono ricavati come descritto al capitolo 4.3. Se le informazioni sul sottogruppo di veicoli risultano mancanti e non possono essere ricavate neppure dagli altri dati, ad esempio a causa della mancanza di informazioni in merito al tipo di cabina, il veicolo viene assegnato al sottogruppo «LH» («long-haul», lungo raggio) conformemente all'allegato I punto 1 del regolamento



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

(UE) 2019/1242. Le emissioni di CO₂ vengono determinate in base all'articolo 25a capoverso 2 dell'ordinanza sul CO₂, tenendo conto del sottogruppo a cui appartiene il veicolo.

Al momento i dati eCOC del sistema IVITA-S svizzero non fanno parte della cascata di dati necessaria all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni dei VCP. L'UFE si riserva di utilizzarli ai fini della plausibilizzazione, per cui provvederà eventualmente a parlarne con l'importatore.

I criteri per il calcolo dell'obiettivo, delle emissioni medie di CO₂, incluse le agevolazioni per i veicoli a basse o a zero emissioni (art. 26c dell'ordinanza sul CO₂), e delle eventuali sanzioni si basano sugli articoli 23a – 30 dell'ordinanza sul CO₂. Per illustrare il calcolo relativo ai parchi veicoli l'UFE ha messo a disposizione su Sharepoint un apposito file Excel. Per il calcolo relativo a singoli veicoli è disponibile un file Excel sul sito dell'UFE.

5. Riduzione delle emissioni mediante carburanti sintetici rinnovabili

Gli importatori hanno la possibilità di ridurre matematicamente le emissioni medie di CO₂ del proprio parco veicoli nuovi mediante il computo della riduzione delle emissioni di CO₂ conseguita utilizzando carburanti sintetici rinnovabili (art. 11a della legge sul CO₂).

Sono considerati carburanti sintetici rinnovabili i carburanti rinnovabili prodotti utilizzando fonti energetiche rinnovabili diverse dalla biomassa (art. 26b cpv. 2 lett. a dell'ordinanza sul CO₂).

Inoltre il carburante deve essere impiegato per la propulsione di veicoli, in modo da poter essere preso in considerazione nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (art. 26b cpv. 2 lett. b dell'ordinanza sul CO₂). Se il carburante viene impiegato per altri scopi, come per esempio il riscaldamento nel settore degli edifici o per l'esercizio di aeromobili, la conseguente riduzione delle emissioni di CO₂ non è computabile nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli. L'impiego del carburante nel settore dei trasporti deve essere dichiarato, al momento dell'annullamento della garanzia di origine (GO), da colui che lo ha messo in commercio (precisando che si tratta del settore dei trasporti). L'UFE si riserva il diritto di richiedere ulteriori prove fiscali per i carburanti sintetici computati a scopo di verifica.

Al momento i vettori energetici indicati nella seguente tabella corrispondono alla definizione di carburanti sintetici rinnovabili di cui all'articolo 26b capoverso 2 dell'ordinanza sul CO₂. Per il calcolo della riduzione delle emissioni vengono impiegati i fattori di emissione del carburante fossile enunciati nell'allegato 10 dell'ordinanza sul CO₂.

Carburanti sintetici rinnovabili computabili	Carburanti fossili sostituiti
Diesel Power-to-Liquid	Diesel
Etanolo Power-to-Liquid	Benzina
Metanolo Power-to-Liquid	Benzina
Metano Power-to-Gaz	Metano

I carburanti devono inoltre soddisfare le esigenze di cui all'articolo 35d della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) e di cui all'articolo 3 dell'ordinanza sull'immissione in commercio di combustibili e carburanti rinnovabili o a basso tenore di emissioni (OCoCr). Questo principio è garantito dall'esecuzione dell'OCoCr e dell'articolo 35d LPAmb, il quale prevede un divieto di immissione in commercio per i combustibili e carburanti che non soddisfano le esigenze.

Non è consentito il computo dell'idrogeno (rinnovabile) per i veicoli a celle a combustibile, poiché



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

esso non viene considerato un carburante secondo la legislazione sull'imposizione degli oli minerali. Anche l'HVO, vettore energetico biogeno, non è computabile.

Se un fornitore di carburanti sintetici rinnovabili garantisce per contratto a un importatore di veicoli il plusvalore ecologico di una determinata quantità di carburante, l'importatore può chiedere che si tenga conto della corrispondente riduzione delle emissioni di CO₂ per il calcolo delle emissioni di CO₂ del proprio parco veicoli nuovi (art. 11a della legge sul CO₂ in combinato disposto con l'art. 26b dell'ordinanza sul CO₂). Il fatto che il plusvalore ecologico della quantità di carburanti sintetici rinnovabili da conteggiare sia computato esclusivamente al parco dell'importatore di veicoli richiedente (e non ad altri obblighi di legge o ad altri importatori) è comprovato dall'attribuzione sulla garanzia di origine nel [sistema delle garanzie di origine per combustibili e carburanti](#). A tal fine, l'importatore di veicoli deve accordarsi con il fornitore del carburante (ossia chi immette in commercio o il successivo proprietario della garanzia di origine) e far registrare a quest'ultimo l'attribuzione sulla garanzia di origine. Inoltre colui che ha messo in commercio il carburante deve annullare la GO (precisando che si tratta del settore dei trasporti), affinché essa possa essere impiegata come prova della riduzione delle emissioni di CO₂. L'annullamento deve essere effettuato entro la fine di ogni trimestre (art. 4c cpv. 2 lett. a e cpv. 3 dell'ordinanza sull'energia). L'importatore di veicoli non ha alcun ruolo nel registro GO. Al momento dell'attribuzione colui che ha messo in commercio il carburante deve registrare i seguenti dati:

- strumento: prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per veicoli;
- IDI dell'importatore del veicolo secondo registrazione presso l'UFE;
- parco veicoli (automobili/veicoli commerciali leggeri/veicoli commerciali pesanti);
- anno del computo.

Le disposizioni relative all'attribuzione dei carburanti sintetici rinnovabili si trovano anche nel [manuale di sistema del registro GO](#). L'attribuzione deve avvenire, secondo quanto disposto dall'ordinanza del DATEC sulla garanzia di origine per combustibili e carburanti (OGOCC, RS 730.010.2) entro 18 mesi dall'emissione della GO.

Dopo l'attribuzione e l'annullamento delle GO, l'importatore di veicoli deve presentare presso l'UFE la domanda di conteggio della riduzione di emissioni di CO₂ entro il 31 gennaio dell'anno successivo all'anno di riferimento (conformemente all'art. 11a cpv. 1 della legge sul CO₂ e all'art. 26b cpv. 3 lett. a e b dell'ordinanza sul CO₂).

Le quantità di carburante così attribuite vengono conteggiate al massimo fino a quando il superamento dell'obiettivo è pari a 0. L'importatore è personalmente responsabile della corretta attribuzione delle quantità di carburante al proprio parco veicoli. Le GO attribuite in eccesso scadono; a livello di esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, non è possibile alcun rimborso al fornitore del carburante, né una contabilizzazione per periodi successivi, né la cessione di GO tra importatori di veicoli o la cessione a un altro parco veicoli nuovi di una diversa categoria di veicoli dello stesso importatore.

Il calcolo della riduzione delle emissioni di CO₂ dovuta all'impiego di carburanti sintetici rinnovabili è descritto all'allegato 4b dell'ordinanza sul CO₂: la risultante riduzione delle emissioni di CO₂ viene convertita in g CO₂/tkm sulla base della prestazione di trasporto totale attesa dei veicoli pesanti. 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.

6. Contatti per domande

Informazioni generali in merito alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ sono disponibili sul sito dell'UFE: www.bfe.admin.ch/auto-co2 --> veicoli commerciali pesanti

Contatti per domande di natura generale



Riferimento: BFE-443.111-2/1/7

Per domande di carattere legale o per chiarimenti sul calcolo delle sanzioni e sul database è possibile rivolgersi al team dell'UFE incaricato dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂:

Contatti per domande sulle basi giuridiche

Sebastian Dickenmann, specialista Efficienza energetica dei trasporti:
sebastian.dickenmann@bfe.admin.ch, tel. +41 (0)58 462 51 66

Contatti per domande sull'esecuzione operativa e sulla digitalizzazione

Matthias Vogt, specialista Efficienza energetica dei trasporti:
co2-auto@bfe.admin.ch, tel. +41 (0)58 464 54 40