



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Novembre 2026

Rapporto esplicativo concernente la revisione di novembre 2026 dell'ordinanza sul CO₂

Indice

1.	Punti essenziali del progetto	1
1.1	Prescrizioni sulle emissioni di CO ₂ per i veicoli	1
1.2	Geotermia.....	1
2.	Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per Confederazione, Cantoni e Comuni	1
3.	Ripercussioni sull'economia, sull'ambiente e sulla società	1
4.	Commento ai singoli articoli	2

1. Punti essenziali del progetto

1.1 Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli

Nell'ambito dell'esecuzione, attualmente in corso, delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ dei veicoli, l'Ufficio federale dell'energia (UFE) ha rilevato la necessità di apportare modifiche puntuali al fine di aumentare la certezza del diritto, migliorare la qualità dei dati e adeguare singole disposizioni concernenti i veicoli pesanti alle disposizioni in vigore nell'UE.

1.2 Geotermia

Vengono aggiunte rispettivamente una nuova disposizione all'allegato 12 numero 2.5 e una all'allegato 12a numero 2.4 lettera b; così facendo si chiarisce la definizione di costi computabili e si precisa che da essi sono esplicitamente esclusi gli importi che sono già coperti da altre fonti di finanziamento. I costi remunerati da terzi, per esempio dai Cantoni, non possono quindi essere computati nel calcolo del contributo federale.

L'obiettivo di questa modifica è evitare il cumulo di contributi di promozione per le stesse voci di spesa nei progetti di geotermia e garantire un uso efficiente delle risorse finanziarie della Confederazione. Questa precisazione giuridica crea maggiore trasparenza per i richiedenti e conferma che gli aiuti finanziari della Confederazione possono essere concessi solo per la parte dei costi di investimento effettivi sostenuti dal promotore del progetto dopo aver dedotto tutti gli altri contributi pubblici o privati.

Va ricordato che non soltanto i privati, ma anche le corporazioni di diritto pubblico (soprattutto i Cantoni) possono richiedere contributi d'investimento, e che anche a loro si applicano gli stessi requisiti.

Le nuove disposizioni di cui sopra non sono da intendersi come modifica, ma come una precisazione volta a evitare un doppio finanziamento da parte della Confederazione e dei Cantoni. Il metodo di calcolo non viene modificato.

Inoltre, nell'allegato 12 numero 2.1, l'ordine delle lettere a e b è stato invertito in modo da rispecchiare in modo più logico la sequenza dei passaggi di natura tecnica: i lavori di preparazione sono ora citati prima dell'effettiva acquisizione di nuovi geodati.

2. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per Confederazione, Cantoni e Comuni

Le modifiche relative alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ sono di portata limitata e non comportano oneri supplementari. Pertanto, possono essere implementate senza ripercussioni finanziarie.

Le modifiche che riguardano la geotermia non comportano costi supplementari per l'autorità di esecuzione. Si tratta di precisazioni che facilitano a tutti i livelli il lavoro della pubblica amministrazione.

3. Ripercussioni sull'economia, sull'ambiente e sulla società

Le modifiche relative alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ sono di portata limitata e hanno ripercussioni per lo più irrilevanti.

Le modifiche che riguardano la geotermia contribuiscono a chiarire le condizioni finanziarie per i progetti: le loro ripercussioni sulla società e sull'ambiente sono di portata minima.

4. Commento ai singoli articoli

Art. °17a cpv. 2 lett. c, art. °17b cpv. 2 lett. c e art. °17c cpv. 2 lett. c

Da quanto è emerso dall'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili e i veicoli commerciali leggeri, in alcuni casi sono stati immatricolati veicoli che erano stati dichiarati alla dogana prima dell'introduzione dei valori obiettivo di CO₂ per i veicoli leggeri. Di norma si tratta di veicoli in stock che sono rimasti in deposito per periodi insolitamente lunghi o di veicoli che sono stati utilizzati senza ammissione alla circolazione stradale (ad es. perché utilizzati soltanto nel perimetro aziendale). Secondo la legislazione sul CO₂, in linea di principio i veicoli rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ dal momento della messa in circolazione in Svizzera. Nelle situazioni sopra descritte, ciò significa, ad esempio, che un veicolo che si trova in Svizzera da 20 anni è assoggettato alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ al momento della prima immatricolazione, 20 anni dopo il suo sdoganamento. Si tratta di casi singoli che, vista la dimensione temporale di cui si parla, appare opportuno escludere dal campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.

Art. 17c^{bis} cpv. 3 lett. e, f e g

Nell'UE, ai sensi dell'articolo 2 paragrafo 3 del regolamento (UE) 2017/2400¹ della Commissione, i veicoli fuoristrada, i veicoli per uso speciale e i veicoli fuoristrada per uso speciale sono esentati dall'obbligo di effettuare simulazioni al fine di stabilire il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. Secondo l'articolo 3a paragrafo 1 del regolamento (UE) 2019/1242², le emissioni medie di CO₂ di questi veicoli non vengono ridotte. Essi sono quindi esclusi dagli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti. Per questo aspetto, il campo di applicazione delle prescrizioni svizzere relative alle emissioni di CO₂ va armonizzato con la normativa europea e tali veicoli vanno dunque esclusi dagli obiettivi di riduzione. In termini di esecuzione, ciò riguarda un numero limitato di veicoli: nel 2025, essi rappresentavano una quota pari a pochi punti percentuali rispetto al totale del parco veicoli nuovi composto da veicoli pesanti.

Art. 17d cpv. 3

La disposizione concernente i veicoli esclusi dal campo di applicazione resta pressoché invariata nella sostanza. Finora erano esclusi i veicoli che erano stati immatricolati per la prima volta all'estero più di 12 mesi prima della dichiarazione doganale in Svizzera e i veicoli che erano stati immatricolati per la prima volta all'estero più di sei mesi prima della dichiarazione doganale in Svizzera e aventi un chilometraggio pari o superiore a 5000 km al momento della dichiarazione in dogana. Tali termini sono ora indicati non più in mesi, bensì in giorni: invece di 12 e sei mesi sono ora determinanti rispettivamente 360 e 180 giorni. Da un lato questa modifica introduce una regolamentazione uniforme per tutti i veicoli, visto che, a seconda del momento in cui si verifica l'evento iniziale, sei mesi non corrispondono sempre

¹ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2025/258, GU L 2025/258 del 18.7.2025.

² Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2025/1045, GU L 2025/1045 del 25.7.2025.

allo stesso numero di giorni. Dall'altro, permette di uniformare anche il trattamento informatico dei dati e quindi di ottimizzare la qualità degli stessi.

Art. 23b Indicazioni nella dichiarazione doganale

Per valutare se un veicolo rientra o meno nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, nella dichiarazione doganale devono essere indicate anche data della prima ammissione alla circolazione all'estero e il chilometraggio del veicolo (art. 17d cpv. 3). Attualmente, queste indicazioni vengono rilevate al momento della notifica del veicolo presso l'Ufficio federale delle strade (USTRA). In alcuni casi, vengono anche dichiarate su base volontaria nell'ambito della dichiarazione doganale all'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC). Tuttavia, visto che in passato l'UFE ha riscontrato incongruenze tra la notifica volontaria all'UDSC e la registrazione presso l'USTRA, ora chi importa un veicolo già messo in circolazione all'estero dovrà indicare nella dichiarazione doganale anche le indicazioni relative alla prima immatricolazione all'estero e al chilometraggio. Questi dati saranno trasmessi automaticamente al portale dell'USTRA e non dovranno più essere comunicati a quest'ultimo.

Art. 30 cpv. 2 lett. a

Nell'ambito della revisione dell'ordinanza sul CO₂ entrata in vigore il 1° gennaio 2025, l'arrotondamento delle emissioni di CO₂ che superano l'obiettivo individuale era stato modificato a un centesimo di grammo di CO₂/km in caso di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri rispetto al precedente decimo di grammo di CO₂/km, e ciò con l'intento di armonizzare il più possibile tale arrotondamento con quello per i veicoli pesanti (cfr. art. 30 cpv. 2 lett. b). Tuttavia, la prassi esecutiva ha dimostrato che questa modifica comporta uno sproporzionato onere supplementare di gestione dei dati e che in questo caso l'armonizzazione tra veicoli leggeri e pesanti non è opportuna. Per questo motivo, ai fini del calcolo della sanzione, le emissioni che superano l'obiettivo individuale vengono nuovamente arrotondate per difetto a un decimo di grammo di CO₂/km.

Art 130 cpv. 2

L'articolo 130 disciplina le competenze per l'esecuzione delle disposizioni dell'ordinanza sul CO₂. Durante l'ultima revisione dell'ordinanza sul CO₂, erroneamente non era stata aggiunta la categoria dei veicoli pesanti al capoverso 2, secondo cui l'UFE esegue le disposizioni relative alla riduzione delle emissioni di CO₂ di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri. Questa svista è ora corretta.

Allegato 4a numeri 2.1, 2.2 e 3.3

Secondo l'articolo 135 lettera c dell'ordinanza sul CO₂, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) adegua il peso a vuoto medio delle automobili, degli autofurgoni e dei trattori a sella leggeri messi in circolazione per la prima volta nell'anno civile precedente. Al numero 2.1 (automobili) e al numero 2.2 (autofurgoni e trattori a sella leggeri) dell'allegato 4a viene quindi aggiunto l'anno 2025. Visto che non si dispone ancora dei dati per il calcolo del peso a vuoto, per il momento vengono inseriti caratteri segnaposto che saranno sostituiti dai pesi a vuoto medi di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri messi in circolazione per la prima volta nel 2025 non appena i dati saranno disponibili.

La Commissione europea ha modificato i valori di riferimento per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti con il regolamento di esecuzione (UE) 2025/2545³. Questo perché la procedura di simulazione (il cosiddetto software VECTO) è cambiata in modo che i valori di emissione di CO₂ risultanti siano più bassi. I valori di riferimento sono stati modificati per tenere conto di tale adeguamento. In questa modifica, vengono adottati analogamente all'UE i valori modificati per i veicoli pesanti immatricolati per la prima volta in Svizzera nel numero 3.3 dell'allegato 4a. Diversamente da quanto previsto

³ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/2545 della Commissione, del 15 dicembre 2025, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2025/2335 definendo le emissioni di CO₂ di riferimento adeguate e specificando la metodologia per definire i veicoli rappresentativi, versione della GU L 2025/2545 del 16.12.2025.

dalla normativa europea, i valori di riferimento modificati vengono utilizzati su base non continuativa a partire dal periodo di riferimento 2025 tenendo conto della quota di veicoli autorizzati secondo la procedura modificata. A partire dal 1° gennaio 2027, invece, per calcolare l'obiettivo individuale verranno utilizzati soltanto i nuovi valori di riferimento dell'UE. Tale procedura semplificata è sensata visto che tiene conto del fatto che da questa data saranno pochi i veicoli immatricolati per la prima volta ancora autorizzati secondo la vecchia procedura.

Allegato 5 numeri 1 e 2

Secondo l'articolo 135 lettera c^{bis} dell'ordinanza sul CO₂, il DATEC stabilisce annualmente gli importi di cui all'articolo 13 capoverso 1 della legge sul CO₂. Al numero 1 (automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri) e al numero 2 (veicoli pesanti) dell'allegato 5 viene quindi aggiunto l'anno 2027. Visto che gli importi delle sanzioni non saranno noti prima della metà di luglio 2026, nei punti pertinenti vengono inseriti caratteri segnaposto che saranno poi sostituiti con gli importi corrispondenti.