



Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali pesanti: risultati principali relativi all'esecuzione 2025

Nota: le sanzioni dell'anno di riferimento 2025 calcolate dall'Ufficio federale dell'energia (UFE) e indicate nel presente documento non sono ancora passate in giudicato.

Nel presente rapporto vengono presentati i risultati relativi all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali pesanti (VCP) per il 2025. Le valutazioni si basano sui dati forniti dall'Ufficio federale dell'energia (UFE). Ai fini della rappresentazione, nel presente rapporto si intende per «grandi importatori» (GI): importatori di VCP che nell'anno di riferimento 2025 hanno immatricolato per la prima volta in Svizzera almeno cinque VCP che rientrano nell'ambito di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per tali veicoli.¹ Fanno eccezione le serie temporali riportate alla fine del presente rapporto, per le quali si applica la definizione prevista dall'ordinanza sul CO₂.

Nell'anno di riferimento 2025 sono stati immessi sul mercato complessivamente circa 6300 VCP in Svizzera (CH) e circa 30 VCP nel Principato del Liechtenstein (FL), per un totale di circa 6330 VCP.² Di questi, circa 2000 veicoli rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ valide per i VCP.³ I grandi importatori (GI) registrati presso l'UFE hanno immatricolato circa 1950 veicoli, mentre i restanti circa 50 veicoli sono stati immatricolati da importatori di minori dimensioni. I dati pubblicati qui di seguito si limitano ai veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per gli SNF.

Gruppo di veicoli	Sottogruppo di veicoli	Criteri			
		Configurazione degli assi	Peso totale massimo [t]	Cabina letto disponibile	Potenza del motore [kW].
	4-UD	4x2	> 16	No	< 170
	4-RD	4x2	> 16	No	≥ 170
	4-LH	4x2	> 16	Sì	≥ 170 e < 265
	5-RD	4x2	> 16	No	< 265
	5-LH	4x2	> 16	Sì	≥ 265
	9-RD	6x2		No	
	9-LH	6x2		Sì	
	10-RD	6x2		No	
	10-LH	6x2		Sì	

Tabella 1: Panoramica dei vari gruppi e sottogruppi di VCP (ai sensi del regolamento UE: [Regulation \(EU\) 2019/1242, Annex I](#), Table 1). Un campo dei criteri vuoto indica che tale criterio non influisce sulla determinazione del sottogruppo del veicolo.

Spiegazione delle abbreviazioni: UD = Urban Delivery; RD = Regional Delivery; LH = Long Haul

A differenza dell'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ valide per le automobili e i veicoli commerciali leggeri (VCL), il calcolo delle sanzioni nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni valide per i VCP è più complesso, poiché i veicoli possono presentare notevoli differenze tra loro in termini di emissioni di CO₂ a seconda della destinazione d'uso.⁴ Per tale motivo i VCP vengono suddivisi in diversi

¹ La definizione di GI utilizzata nel presente rapporto differisce da quella contenuta nell'ordinanza sul CO₂, secondo la quale un importatore è già considerato un GI se ha immatricolato per la prima volta due o più veicoli (cfr. [art. 18 dell'ordinanza sul CO₂](#)). In compenso, ora è conforme alle prescrizioni relative all'obbligo di pubblicazione previsto dalla legge sul CO₂ (cfr. [art. 13a della legge sul CO₂](#)).

² Vengono presi in considerazione i seguenti tipi di veicoli (tra parentesi figura il codice EFKO): automobili pesanti (2), autoveicoli pesanti (11), autocarri (35), autoarticolati pesanti (37), trattori a sella (38) e macchine semimoventi (50).

³ Sono esclusi dall'ambito di applicazione, ad esempio, i veicoli a trazione integrale, i veicoli con peso garantito < 16 t, le auto usate o i veicoli militari (per l'elenco completo dei criteri v. [art. 17c e 17d dell'ordinanza sul CO₂](#)).

⁴ I veicoli dotati di motore a combustione destinati al trasporto su lunghe distanze presentano in genere una quota di emissioni di CO₂ per tonnellata-chilometro (tkm) nettamente inferiori rispetto a quelli che circolano prevalentemente su brevi distanze. Ciò è dovuto al fatto che i veicoli raggiungono la massima efficienza nei consumi sui tragitti lunghi, mentre sui tragitti brevi, caratterizzati da numerose frenate e accelerazioni, il consumo risulta notevolmente più elevato.



gruppi e sottogruppi in base a determinati criteri (v. Tabella 1). Per il calcolo dell'obiettivo individuale e delle emissioni medie della flotta vengono ponderati diversamente i valori medi di ciascun sottogruppo in base alle rispettive quote dei sottogruppi nella flotta dell'importatore e ai fattori di ponderazione relativi al carico utile e al chilometraggio. Lo scostamento dall'obiettivo rilevante ai fini delle sanzioni è dato dalla differenza tra questi due valori.

Sulla base dei VCP di nuova immatricolazione importati da GI, la Figura 1 riporta, per ciascun sottogruppo di veicoli, le emissioni medie di CO₂, la quota di veicoli elettrici e il numero di veicoli di nuova immatricolazione. Il sottogruppo 5-LH, in quanto sottogruppo più ampio, comprende circa il 38 per cento di tutti i VCP di nuova immatricolazione importati da GI nell'anno di riferimento 2025 e che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Non sono stati invece immatricolati veicoli del sottogruppo 4-UD.

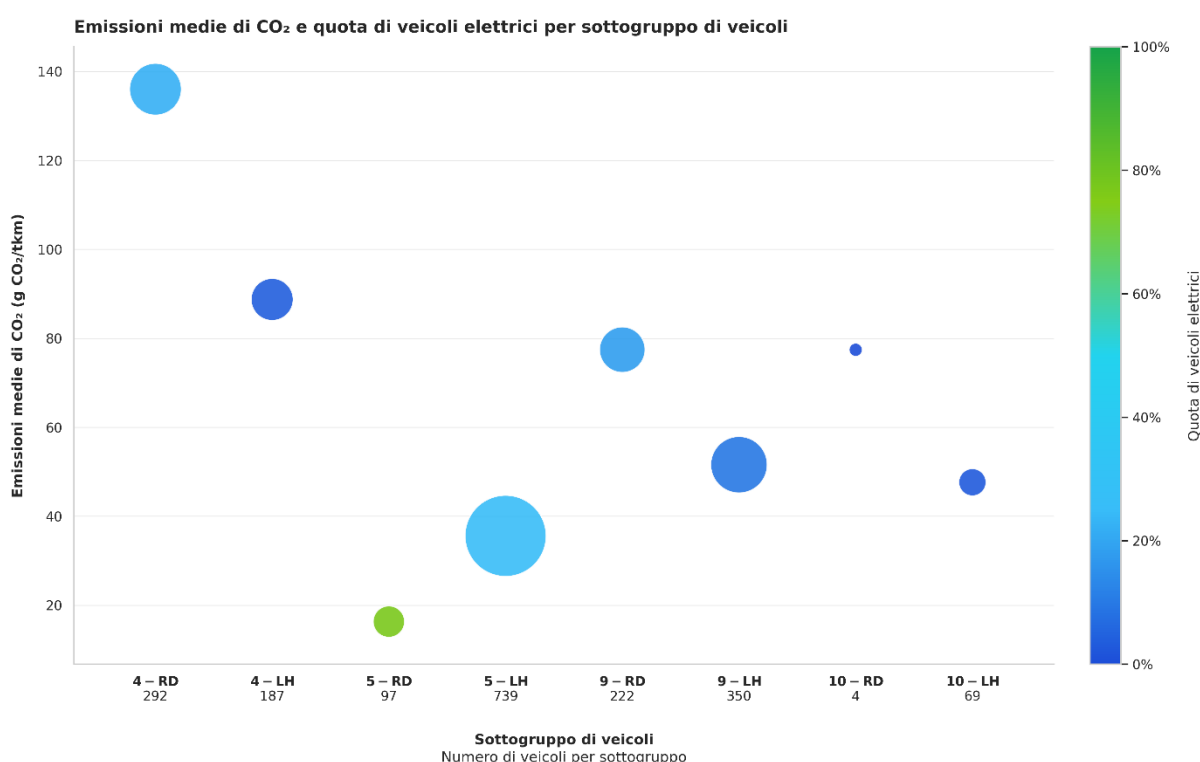


Figura 1: Emissioni medie di CO₂ per tonnellate-km (asse y), quota di veicoli elettrici (colore dei punti) e numero di VCP immatricolati da GI e rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (dimensione dei punti e asse x in basso) per sottogruppo di veicoli.

Nella Figura 2 è disponibile una panoramica sul raggiungimento degli obiettivi dei GI. Solo uno dei 13 GI ha superato il proprio obiettivo individuale e dovrà quindi pagare delle sanzioni. Tra i restanti GI, non soggetti a sanzioni, ritroviamo in particolare Daimler Truck Schweiz AG e Renault Trucks (Schweiz) AG, che sono rimasti nettamente al di sotto dei propri obiettivi individuali.

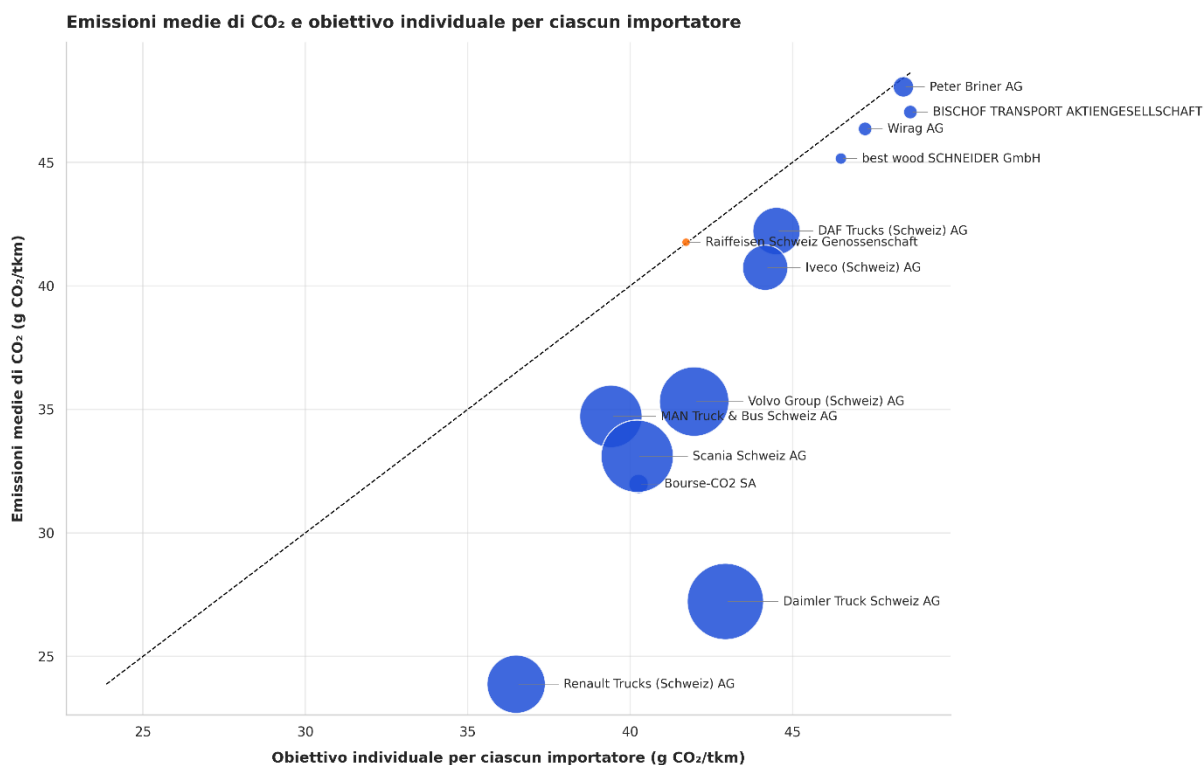


Figura 2: Emissioni medie di CO₂ e obiettivo individuale per ciascun GI. Inoltre, la dimensione del punto permette di stimare le dimensioni del parco veicoli del rispettivo GI (punto più grande = quota di mercato maggiore). Il colore dei punti indica quali importatori sono stati soggetti a sanzioni (arancione = sanzionato, blu = non sanzionato).

Va sottolineata la quota di VCP puramente elettrici, che nel 2025 si attestava a circa il 20,8 per cento di tutti i VCP soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, superando nettamente al di sopra della media europea.⁵ Questa elevata quota di veicoli elettrici ha contribuito in modo determinante a far sì che molti importatori potessero rimanere al di sotto dei propri obiettivi individuali ed evitare così le sanzioni.

⁵ Secondo il [comunicato stampa dell'ACEA del 29 gennaio 2026](#), che utilizza una base di dati diversa rispetto al presente rapporto, nel 2025 circa il 15,2 per cento dei VCP di nuova immatricolazione in Svizzera era elettrico. Nell'UE nello stesso periodo tale valore si attestava intorno al 2,0 per cento.



Panoramica dei grandi importatori e dei raggruppamenti di emissioni

La Tabella 2 qui di seguito riporta i GI registrati presso l'UFE nell'anno di riferimento 2025 con più di cinque VCP immatricolati per la prima volta e rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, la composizione dei raggruppamenti di emissioni⁶ e informazioni relative ai rappresentanti ufficiali delle marche in Svizzera.

	Nome importatore o raggruppamento di emissioni	Rappresentante ufficiale delle marche	Importatori in caso di raggruppamento di emissioni
1	Best Wood Schneider GmbH		
2	Bischof Transport AG		
3	Bourse-CO ₂ SA		
4	DAF Trucks (Schweiz) AG	DAF Trucks N.V.	
5	Daimler Truck (Schweiz) AG	Mercedes-Benz Trucks / Fuso	
6	Iveco (Schweiz) AG	Iveco	
7	MAN Truck & Bus (Schweiz) AG	MAN Trucks	
8	Peter Briner AG		
9	Raiffeisen Schweiz Genossenschaft		
10	Renault Trucks (Schweiz) AG	Renault Trucks	
11	Scania (Schweiz) AG	Scania	
12	Volvo Group (Schweiz) AG	Volvo Truck	
13	Wirag AG		

Tabella 2: Panoramica dei GI e dei raggruppamenti di emissioni registrati presso l'UFE e informazioni sui rappresentanti ufficiali delle marche nell'anno di riferimento 2025.

⁶ Nel 2025 non risultava registrato presso l'UFE nessun raggruppamento di emissioni tra VCP.



Risultati dettagliati relativi all'esecuzione delle prescrizioni per ciascun GI

Denominazione della colonna	Descrizione
Importatore / raggruppamento di emissioni	Nome dell'importatore o del raggruppamento di emissioni secondo l'iscrizione presso l'UFE
Numero VCP	Numero di VCP immatricolati per la prima volta in Svizzera e rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO ₂ .
Media CO ₂ nel 2025 in g/tkm ⁷	Media delle emissioni di CO ₂ rilevanti ai fini delle sanzioni dei VCP immatricolati nell'anno di riferimento, arrotondata alla prima cifra decimale.
Obiettivo individuale in g/tkm	Obiettivo individuale basato sugli obiettivi ponderati per sottogruppo di veicoli, arrotondato alla prima cifra decimale.
Sanzione in CHF	Sanzione in franchi svizzeri
Quota ZEV ⁸	Quota di veicoli del parco veicoli con emissioni di CO ₂ pari a 0 grammi

Tabella 3: Spiegazioni delle colonne della tabella sui risultati dettagliati relativi all'esecuzione

La Tabella 4 mostra i risultati dettagliati relativi all'esecuzione delle prescrizioni per i GI nell'anno di riferimento 2025. Inoltre in fondo alla tabella, sotto la voce collettiva «Piccoli importatori», sono riportati gli indicatori del parco veicoli aggregato di tutti gli importatori che hanno immatricolato meno VCP rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sul CO₂ di quanti non siano necessari, secondo la definizione riportata all'inizio del presente rapporto, per ottenere lo status di GI. Le colonne sono spiegate nella Tabella 3.

Importatore / raggruppamento di emissioni	Numero VCP	Media CO ₂ nel 2025 in g/tkm	Obiettivo individuale in g/tkm	Scostamento dall'obiettivo in g/tkm	Sanzione in CHF	Quota ZEV in %
Best Wood Schneider GmbH	6	45,2	46,5	-1,3	0,00	0,0 %
Bischof Transport AG	7	47,0	48,6	-1,6	0,00	0,0 %
Bourse-CO ₂ SA	11	32,0	40,3	-8,3	0,00	18,2 %
DAF Trucks (Schweiz) AG	98	42,2	44,5	-2,3	0,00	3,1 %
Daimler Truck (Schweiz) AG	508	27,2	42,9	-15,7	0,00	37,2 %
Iveco (Schweiz) AG	85	40,7	44,2	-3,4	0,00	11,8 %
MAN Truck & Bus (Schweiz) AG	248	34,7	39,4	-4,7	0,00	8,9 %
Peter Briner AG	12	48,1	48,4	-0,4	0,00	0,0 %
Raiffeisen Schweiz Genossenschaft	5	41,8	41,7	0,0	850,00	0,0 %
Renault Trucks (Schweiz) AG	195	23,9	36,5	-12,6	0,00	36,4 %
Scania (Schweiz) AG	417	33,1	40,2	-7,1	0,00	13,2 %
Volvo Group (Schweiz) AG	361	35,3	42,0	-6,7	0,00	17,7 %
Wirag AG	7	46,4	47,2	-0,9	0,00	0,0 %
Piccoli importatori (meno di cinque VCP immatricolati rientranti nell'ambito di applicazione delle prescrizioni)	54				302 175,00	
Totale 2025	2014				303 025,00	

Tabella 4: Risultati dettagliati relativi all'esecuzione delle prescrizioni per GI e raggruppamenti di emissioni nonché cifre aggregate per i piccoli importatori.

⁷ «g/tkm» sta per grammi per tonnellate-chilometro. Ciò significa, ad esempio, che un veicolo con emissioni di CO₂ pari a 50 g/tkm e un peso totale di 20 tonnellate emette per ogni chilometro percorso 20 × 50 = 1000 g CO₂.

⁸ L'abbreviazione «ZEV» sta per Zero Emission Vehicle.



Riepilogo delle entrate e delle uscite⁹

I costi e le entrate derivanti dall'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili, i VCL e i VCP sono ripartiti tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein sulla base del numero totale di veicoli immatricolati nei due Stati¹⁰. Al netto dei costi, nel 2025 il Principato del Liechtenstein ha incassato circa 761 000 franchi mentre nel Fondo svizzero per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono stati versati circa 121,4 milioni di franchi. Le cifre dettagliate sono disponibili nella Tabella 5.

2025	FL	CH	Totale
Automobili controllate	1500	244 000	245 500
VCL controllati	200	28 100	28 300
VCP controllati	20	2000	2020
Totale veicoli controllati	1720	274 100	275 820
Entrate automobili	-	-	97 664 000 fr.
Ricavi VCL	-	-	25 887 000 fr.
Entrate VCP	-	-	303 000 fr.
Totale entrate derivanti dall'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂	771 000 fr.	123 083 000 fr.	123 854 000 fr.
Costi d'esecuzione	10 000 fr.	1 656 000 fr.	1 666 000 fr.
Entrate nette	761 000 fr.	121 427 000 fr.	122 188 000 fr.

Tabella 5: Ripartizione dei costi e delle entrate tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein.¹¹

⁹ Le cifre indicate non sono ancora passate in giudicato al momento della pubblicazione del presente rapporto. Inoltre, il calcolo relativo a tre grandi importatori di VCL non è ancora stato completato; di conseguenza non è stato incluso nella presente panoramica.

¹⁰ Accordo relativo al Trattato tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente le tasse ecologiche nel Principato del Liechtenstein ([RS 0.641.751.411](#))

¹¹ Nella tabella sono riportate cifre arrotondate.



Serie temporali dell'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂ per i VCP

Le seguenti tabelle forniscono informazioni in ordine cronologico su diversi indicatori a partire dall'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i VCP nel 2025. A differenza del resto del rapporto, per queste serie temporali gli importatori di VCP sono definiti, ai sensi dell'articolo 18 dell'ordinanza sul CO₂, come grandi importatori se nell'anno di riferimento 2025 hanno immatricolato per la prima volta almeno due VCP che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ valide per i VCP.

Anno	Totale	Grandi importatori	Piccoli importatori
2025	303 025 fr.	142 545 fr.	160 480 fr.

Tabella 6: Andamento delle entrate derivanti dalle sanzioni negli anni 2025–2025.

Anno	Totale	Importatori singoli	Raggruppamenti di emissioni
2025	24	24	0

Tabella 7: Numero di grandi importatori e di raggruppamenti di emissioni registrati presso l'UFE negli anni 2025–2025.

Anno	Totale	Grandi importatori	Piccoli importatori
2025	2014	1989	25

Tabella 8: Numero di immatricolazioni di VCP rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per gli anni 2025–2025.