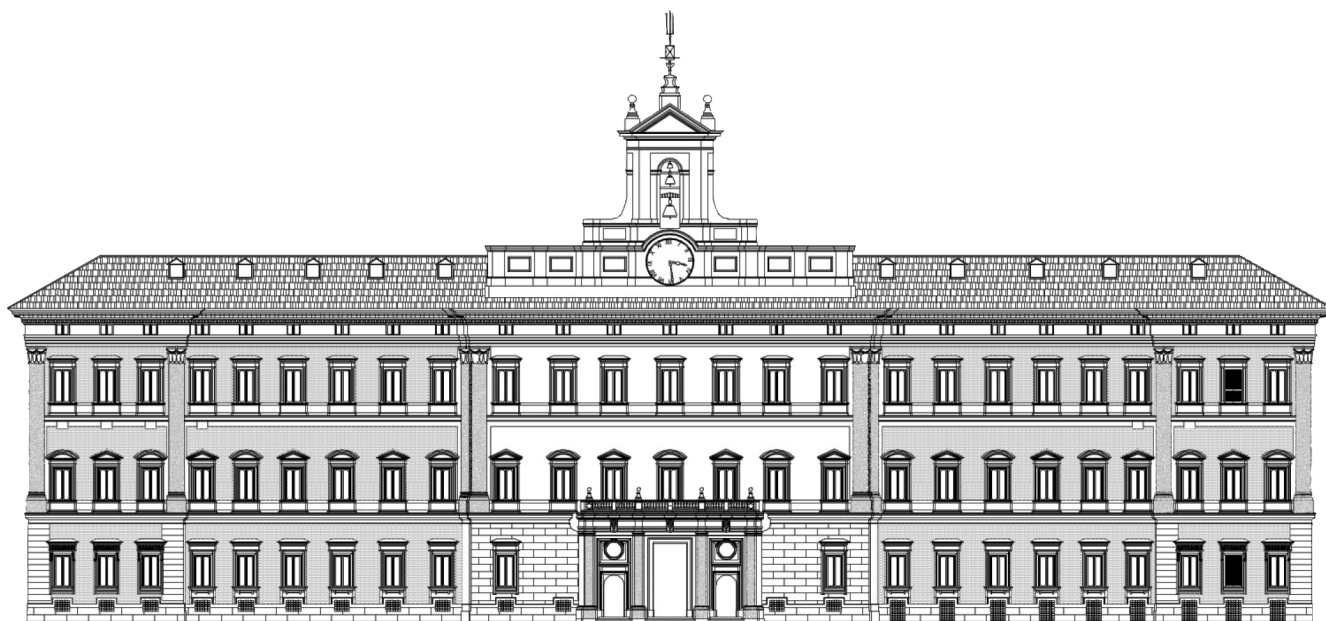




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Documentazione per le Commissioni
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di sussidiarietà

Pacchetto per il settore automobilistico: proposte della
Commissione europea in materia di emissioni di CO2 dei veicoli

(Proposta di regolamento COM(2025)784)

(Proposta di regolamento COM(2025)994)

(Proposta di regolamento COM(2025)995)

n. 135

10 febbraio 2026



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di sussidiarietà Pacchetto per il settore automobilistico: proposte della Commissione europea in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli

(Proposta di regolamento COM(2025)784)

(Proposta di regolamento COM(2025)994)

(Proposta di regolamento COM(2025)995)

n. 135

10 febbraio 2026

Il dossier è stato curato dal **SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA**
(☎ 066760.2145 - ✉ rue_segreteria@camera.it - ✕ [@CD_europa](https://twitter.com/CD_europa) - europa.camera.it).

I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

INDICE

DATI IDENTIFICATIVI	1
PACCHETTO PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO: PROPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO₂ DEI VEICOLI	3
• Finalità e oggetto delle proposte	3
• La posizione generale del Governo italiano e le posizioni dei gruppi politici al Parlamento europeo	6
• Contesto, motivazione degli interventi, valutazioni d'impatto e consultazione dei portatori di interessi	10
• Principali contenuti della proposta sui veicoli pesanti	24
• Principali contenuti della proposta sui veicoli aziendali	25
• Principali contenuti della proposta sui veicoli leggeri	27
• Base giuridica	32
• Sussidiarietà	32
• Proporzionalità	33
• Esame presso le Istituzioni dell'UE	34
• Esame presso altri parlamenti nazionali	34

DATI IDENTIFICATIVI

Tipo di atto	<i>COM(2025)784 COM(2025)994 COM(2025)995</i>
Data di adozione	<i>16 dicembre 2025</i>
Base giuridica	<i>Articolo 192, paragrafo 1, TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Industria automobilistica; lotta contro l'inquinamento; veicolo cargo; inquinamento veicoli a motore; quota di emissione; gas a effetto serra; permesso di inquinamento negoziabile; politica ambientale dell'UE; riduzione delle emissioni gassose; etichettatura; aiuti alle imprese; mobilità sostenibile, norme tecniche; veicoli elettrici; veicoli commerciali leggeri; neutralità carbonica</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Le proposte sono esaminate secondo la procedura legislativa ordinaria</i>
Assegnazione	<i>COM(2025)784: 16 gennaio 2026 VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici e IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni; COM(2025)994: 3 febbraio 2026 X Commissione Attività produttive, commercio e turismo; COM(2025)995: 9 febbraio VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici e IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni.</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>COM(2025)784 – 12 marzo 2026 COM(2025)994 – 31 marzo 2026 COM(2025)995 – 6 aprile 2026</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>COM(2025)784 – Sì COM(2025)994 – Sì COM(2025)995 – No</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>COM(2025)784 – No COM(2025)995 – No COM(2025)994 – No</i>

PACCHETTO PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO: PROPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO₂ DEI VEICOLI

Finalità e oggetto delle proposte

Il pacchetto legislativo in esame è stato presentato dalla Commissione europea il 16 dicembre 2025 al fine di sostenere gli sforzi del **settore automobilistico** nella **transizione verso una mobilità pulita** attraverso un **quadro politico ambizioso** ma **pragmatico**. A tal fine il pacchetto si compone di **tre proposte**:

1. una [proposta](#) di regolamento che modifica il [regolamento](#) sui livelli di prestazione in materia di **emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti** (di seguito **proposta sui veicoli pesanti**), con l'**obiettivo generale** di offrire ai costruttori di veicoli **maggiori flessibilità** nel conformarsi all'obiettivo per il 2030, lasciando invariato il livello di ambizione;
2. una [proposta](#) di regolamento relativo ai **veicoli aziendali puliti** (di seguito **proposta sui veicoli aziendali**), per sostenere la **decarbonizzazione del settore del trasporto stradale** salvaguardando al contempo la competitività dell'industria automobilistica europea e garantendo una transizione equa.

Questa proposta persegue i seguenti **obiettivi specifici**:

- favorire l'utilizzo di veicoli a zero emissioni da parte delle imprese;
 - accelerare la disponibilità sul mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni;
 - ridurre la spesa per i combustibili fossili nel trasporto stradale.
3. una [proposta](#) di regolamento che modifica il [regolamento](#) sui livelli di prestazione in materia di **emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri** e sostituisce la [direttiva](#) sull'**etichettature delle auto** (di seguito **proposta sui veicoli leggeri**).

Obiettivo generale di questa proposta è quello di fornire **maggior flessibilità** ai costruttori per sostenere la transizione verso una mobilità a emissioni zero e **norme armonizzate e aggiornate** per l'**etichettatura** delle emissioni di CO₂.

Ad esso, si collegano i seguenti **obiettivi specifici**:

- garantire maggior flessibilità ai costruttori per il raggiungimento dei loro obiettivi in materia di emissioni di CO₂;
- rafforzare la neutralità tecnologica;
- preservare il contributo delle norme sulle emissioni di CO₂ per il raggiungimento degli obiettivi fissati nella [legge](#) dell'UE sul clima;
- mantenere la certezza e la prevedibilità per i produttori e gli investitori nella catena del valore della mobilità a emissioni zero;
- introdurre informazioni armonizzate per i consumatori, anche per i veicoli a emissioni zero.

Nell'ambito del dialogo strategico per il settore automobilistico e nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (v. [infra](#)) la Commissione europea

aveva già preannunciato, in linea con quanto sostenuto dal Governo italiano (v. [infra](#)), l'intenzione di accelerare i lavori di revisione del regolamento sulle emissioni dei veicoli leggeri, originariamente prevista per il 2026.

Il pacchetto è accompagnato inoltre da:

- un **pacchetto omnibus** per il **settore automobilistico**, composto da una [proposta](#) di direttiva e una [proposta](#) di regolamento, volto ad alleggerire gli oneri amministrativi e ridurre i costi a carico dei costruttori europei attraverso la modifica di diversi regolamenti e direttive esistenti;
- l'iniziativa **battery booster**, che alloca **1,8 miliardi di euro** per accelerare lo sviluppo di una catena del valore delle batterie completamente realizzata nell'UE, di cui **1,5 miliardi di euro** saranno destinati ai produttori europei di celle per batterie tramite **prestiti a tasso zero**.

Il regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli pesanti

Il [regolamento](#) sui livelli di prestazione in materia di **emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti**, a seguito della [modifica](#) approvata nel 2024, fissa un obiettivo di riduzione delle emissioni, rispetto alle emissioni medie di CO₂ del periodo di riferimento dell'anno 2019, del **15%** entro il **2025** per gli autocarri pesanti che superano le 16 tonnellate, del **45%** a partire dal **2030** per un gruppo più esteso di veicoli pesanti, del **65%** a partire dal **2035** e del **90%** a partire dal **2040** per tutti veicoli pesanti. Prevede altresì un obiettivo del **100%** di **autobus urbani nuovi a emissioni zero** entro il **2035**, con un obiettivo intermedio del 90% per questa categoria entro il 2030.

Sulla citata proposta di modifica (v. [dossier](#) RUE) la Commissione Politiche dell'Unione Europea della Camera dei deputati aveva approvato, il 9 maggio 2023, un [parere motivato](#), ritenendola non conforme al principio di sussidiarietà

La proposta inoltre era stata approvata in sede di Consiglio con il **voto contrario** dell'Italia, oltre che della Polonia e della Slovacchia, e con un'astensione da parte della Repubblica Ceca.

Il regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli leggeri

Il [regolamento](#) che definisce i livelli di prestazione in materia di **emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi** è stato [modificato](#) nel 2023, al fine di prevedere che dal 2035 i nuovi veicoli debbano essere a **emissioni zero**, vietando di fatto, a partire da quella data, la **vendita di veicoli a motore termico**.

Sulla scorta delle modifiche introdotte nel 2023, sono previsti i seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni medie annuali di CO₂ del parco veicoli dell'Unione rispetto ai valori del 2021, pena il versamento di un'indennità a carico dei costruttori in caso di emissioni in eccesso:

- per il periodo **2025-2029** riduzione del **15%**;

- del **55%** per le autovetture nuove e del **50 %** per veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo **2030-2034**;
- del **100%** a partire dal 1° gennaio **2035**.

La direttiva sulla etichettatura delle auto

La [direttiva](#) sulla **etichettatura delle auto** ha lo scopo di garantire che siano fornite ai consumatori **informazioni** relative al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove in vendita o in *leasing*.

Tali informazioni vengono comunicate in quattro diverse modalità:

- apponendo all'autovettura un'**etichetta** che riporti i consumi di carburante e le emissioni di CO₂;
- redigendo una **guida** sui consumi di carburante e sulle emissioni di CO₂;
- esponendo un **poster** (o in alternativa uno schermo di visualizzazione) presso o tramite i punti vendita;
- inserendo i **dati** sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ nel materiale promozionale.

Sintesi degli interventi proposti

In **estrema sintesi** (rinviano, per maggiori dettagli, alla sezione del presente dossier dedicata ai contenuti della proposta) la Commissione prospetta in particolare le seguenti **misure**.

Per i **veicoli pesanti**:

- 1) la possibilità per i costruttori di accumulare **crediti** qualora le loro **emissioni di CO₂** siano **inferiori** al loro **obiettivo annuale**, e non come previsto attualmente solo quando le loro emissioni di CO₂ sono inferiori a una traiettoria lineare di riduzione delle stesse.

Per i **veicoli leggeri** (autovetture e furgoni):

- 1) l'obiettivo di riduzione delle emissioni previsto a partire dal **2035** viene abbassato dal 100% al **90%**, mentre il **10%** rimanente dovrà essere compensato mediante crediti per l'uso di **acciaio a basse emissioni di carbonio** prodotto nell'UE (per un massimo di 7%) e mediante crediti per l'uso di **carburanti rinnovabili sostenibili** (per un massimo di 3%).

In tal modo la proposta consentirebbe ai veicoli ibridi ricaricabili (PHEV), a quelli con *range extender*, ai veicoli ibridi leggeri e ai veicoli con motore a combustione interna di continuare ad avere un ruolo anche dopo il 2035;

- 2) per il **periodo 2030-2032** una maggiore flessibilità tramite una **conformità su base pluriennale** per consentire ai costruttori di sfiorare l'obiettivo in un dato anno se lo sfioramento è compensato da risultati migliori rispetto a quelli prefissati in un altro anno del periodo di riferimento;

- 3) incentivi sotto forma di **supercrediti** di CO₂ ai costruttori che immettono sul mercato dell'UE **auto elettriche di piccole dimensioni prodotte nell'UE**;
- 4) per i **furgoni** l'**obiettivo** di riduzione delle emissioni del 50% al **2030** viene **abbassato al 40%**.

Per i **veicoli aziendali**:

1. **obiettivi vincolanti** per quanto riguarda la **quota di veicoli a zero e a basse emissioni** sul totale delle auto e dei furgoni aziendali nuovi immatricolati dalle **grandi imprese in ciascuno Stato membro**.

Gli obiettivi variano da uno Stato membro all'altro, rispecchiando il diverso livello di maturità del mercato e la varietà dei contesti nazionali all'interno dell'UE;

2. **divieto** per gli Stati membri di prevedere **incentivi finanziari** per l'acquisto, il *leasing*, il noleggio, la vendita a rate o l'utilizzo di **veicoli aziendali diversi dai veicoli a zero o a basse emissioni** prodotti nell'UE.

Con riferimento all'**etichettatura dei veicoli**:

1. l'etichetta dovrà fornire **nuove informazioni** sul consumo di energia elettrica e sull'autonomia dei **veicoli elettrici**;
2. l'ambito di applicazione dell'etichetta dei veicoli viene ampliato per includere anche i **furgoni nuovi** e le **auto** e i **furgoni usati**;
3. devono essere messe a disposizione ulteriori informazioni in una **banca dati online** per consentire ai consumatori di confrontare diversi modelli di veicoli;
4. viene **eliminato l'obbligo** di produrre **poster e guide cartacee**;
5. le **etichette** vengono **armonizzate** a livello di UE.

La posizione generale del Governo italiano e le posizioni dei gruppi politici al Parlamento europeo

Il non paper sul futuro del settore automobilistico

Nel novembre 2024 il Governo italiano ha promosso, insieme alla Repubblica Ceca, un [non paper](#) sul futuro del settore automobilistico, sottoscritto anche da Austria, Slovacchia, Bulgaria, Polonia, Malta e Romania.

Il documento conteneva una [proposta](#) congiunta per una **rinnovata politica europea nel settore automobilistico** in cui **competitività** e **ambizione climatica** fossero in equilibrio.

In particolare riteneva urgente un'**anticipazione** delle **revisioni** dei regolamenti relativi agli *standard* di **emissioni dei veicoli leggeri** e **dei veicoli pesanti**, già previste rispettivamente per la fine del 2026 e per il 2027, nell'ottica di consentire una **transizione equilibrata, giusta, competitiva e sostenibile**.

Il documento sottolineava altresì come le **sanzioni** previste per i costruttori che non si fossero conformati agli obiettivi stabiliti per i veicoli leggeri entro il **2025**

limitassero gravemente la capacità del settore di reinvestire in innovazione e sviluppo, danneggiando così la competitività dell'Europa sulla scena globale.

Per affrontare tale ultimo problema la Commissione europea ha presentato, prima delle proposte oggetto di esame, una [proposta](#) di modifica mirata del regolamento sulle emissioni dei veicoli leggeri volta di fatto a rinviare tali sanzioni attraverso l'introduzione di alcuni elementi di flessibilità (v. [infra](#)).

Il documento poneva inoltre l'accento sull'importanza di adottare il principio di **neutralità tecnologica**, così come auspicato dal [rapporto](#) Draghi, aprendo così la strada a una gamma più ampia di soluzioni per veicoli puliti, compresi i **motori a combustione interna** alimentati in modo sostenibile. Per questo si proponeva di implementare un **approccio di calcolo alternativo** che non discriminasse i vari tipi e pesi di veicoli, tenendo conto di tutti gli sforzi individuali di un produttore (OEM) per ridurre le emissioni di CO₂.

Il *non paper* si soffermava infine sulle risorse necessarie a sostegno delle imprese, sulla necessità di tutelare le stesse dalla concorrenza sleale e sull'autonomia strategica nel campo delle tecnologie verdi, a partire dall'approvvigionamento di materie prime critiche indispensabili per la produzione di batterie elettriche e per il consolidamento della filiera industriale del continente.

Comunicazioni del Presidente del Consiglio alle Camere

Il **Presidente del Consiglio Meloni**, in occasione delle **comunicazioni alle Camere** in vista delle riunioni del Consiglio europeo di dicembre 2024, marzo 2025, giugno 2025 e ottobre 2025 (v. comunicazioni [dicembre](#) 2024, [marzo](#), [giugno](#) e [ottobre](#)), si è soffermata sulla legislazione climatica dell'UE relativa al settore automobilistico.

In queste occasioni il Presidente ha, tra l'altro, ribadito la necessità di adottare ed applicare pienamente un **approccio tecnologicamente neutrale**, aperto a tutte le soluzioni, come i **biocarburanti sostenibili**. Ha evidenziato che applicare tale principio significherebbe garantire la sopravvivenza del motore endotermico, affermando che il Governo si è posto tale obiettivo sin dall'inizio del mandato. Ha poi chiesto la sospensione delle multe per le case costruttrici, ricordato il lavoro svolto dal Governo tramite la presentazione del *non paper* e raccomandato una rapida attuazione del Piano d'azione industriale per il settore automobilistico.

Da ultimo, in occasione delle [comunicazioni](#) in vista del Consiglio europeo del 18 dicembre 2025, il Presidente Meloni ha preso atto, con soddisfazione, della presentazione del nuovo **pacchetto automotive**, fortemente richiesto dall'Italia.

Ha quindi **accolto con favore** le maggiori flessibilità per i costruttori di veicoli pesanti; la rinnovata spinta per un'alleanza europea sulle batterie; l'esclusione dei veicoli pesanti e delle piccole e medie imprese, nonché i *target* nazionali e non più aziendali nella proposta sulle flotte aziendali; il superamento del tutto elettrico per auto e furgoni al 2035, nonché l'affermazione del principio di neutralità tecnologica. Ha sottolineato inoltre che gli sforzi negoziali del Governo nei mesi prossimi si concentreranno sul pieno recepimento di questi principi a partire da una **piena**

attuazione della neutralità tecnologica senza appesantimenti burocratici eccessivi e senza limiti sproporzionati per i **biocarburanti**, che devono poter rappresentare una concreta prospettiva industriale anche oltre il 2035 e non soltanto un piccolo correttivo al precedente impianto normativo.

In questo senso ha affermato che il Governo lavorerà insieme ai Governi maggiormente allineati con le proprie posizioni affinché queste possano affermarsi con maggiore forza e il settore possa recuperare una proiezione industriale di medio termine, anziché condannarsi alla desertificazione industriale.

Alle comunicazioni è seguita la relativa discussione, al termine della quale è stata approvata la risoluzione n. [6-00214](#) (Mantovani, Candiani, Rossello e Pisano), con cui, tra l'altro, la Camera ha impegnato il Governo a lavorare per realizzare un'Unione europea pienamente competitiva che sappia porsi come *leader* nei nuovi assetti geo-economici, realizzando una transizione verde, tecnologicamente neutra e compatibile con le esigenze dell'industria italiana e con la crescita e competitività dell'Italia, effettuando un'attenta disamina delle relazioni commerciali con i principali attori globali ed una valutazione delle dipendenze e vulnerabilità strategiche, con l'obiettivo di una loro mitigazione.

Il non paper comune Italia – Germania

Il 23 gennaio 2026 il Presidente Meloni ha [annunciato](#) di aver sottoscritto un [non paper](#) comune con il cancelliere tedesco Merz, a seguito del [vertice intergovernativo](#) tra Italia e Germania.

Il documento – che sarà sottoposto alla [riunione informale](#) dei leader dell'UE del 12 febbraio, in vista della [riunione](#) del Consiglio europeo di marzo 2026 - si focalizza su alcune priorità ritenute non rinviabili: la semplificazione e il taglio della burocrazia europea; il rafforzamento del mercato unico; il **rilancio dell'industria automobilistica** nel segno della **neutralità tecnologica**; una politica commerciale ambiziosa basata su regole condivise e pari condizioni. Nel *non paper* si afferma, tra l'altro, che le proposte della Commissione vanno nella giusta direzione, ma sarà necessaria una piena e rapida attuazione del principio di neutralità tecnologica e un'ulteriore semplificazione per garantire che la transizione che il settore automobilistico europeo sta attraversando porti a un sistema normativo europeo competitivo.

Prime osservazioni del Governo italiano in sede di Consiglio dell'UE

Secondo fonti informali, nel corso delle prime discussioni tenutesi sul pacchetto in sede di **Coreper I**, l'Italia avrebbe evidenziato la necessità di **rendere effettivo il principio di neutralità tecnologica**, in particolare attraverso un riconoscimento pieno del ruolo dei **biocarburanti**. Avrebbe inoltre ribadito le **riserve sugli obiettivi vincolanti per le flotte**, che rischiano di non riflettere le condizioni di mercato e le specificità nazionali.

Nel complesso, la discussione avrebbe confermato che il consenso politico si concentra sulle flessibilità e sulla neutralità tecnologica, mentre le flotte rappresentano il principale punto di frizione. Il tema del "*made in Europe*/contenuto europeo" starebbe emergendo come questione altamente politica, su cui diversi Stati membri chiedono un coinvolgimento stretto a livello di Consiglio, mentre la modifica mirata relativa ai veicoli pesanti ha raccolto reazioni complessivamente costruttive.

Confindustria riferisce che il pacchetto presentato dalla Commissione ha provocato molta divisione a livello europeo, dal momento che va a toccare uno dei pilastri del Green Deal, venendo, in parte, incontro alle richieste che il mondo industriale aveva mosso nel corso degli ultimi anni alla luce della profonda crisi che il comparto auto sta attraversando.

Sottolinea inoltre che lo scenario politico di partenza era particolarmente complesso alla luce delle enormi pressioni che alcuni Stati membri, a partire da Italia, Germania, Francia e Spagna, hanno fatto verso la Commissione, sia con un intento di revisione dell'impianto attuale, nel caso dei primi due, sia con una logica conservativa, nel caso di Francia e Spagna.

Le posizioni dei gruppi politici al Parlamento europeo

Durante la seduta plenaria del Parlamento europeo del 16 dicembre 2025, la Commissione ha [presentato](#) il pacchetto automobilistico.

Il confronto con gli eurodeputati ha evidenziato, seppur attraverso reazioni ancora preliminari, **posizioni** in linea generale **consolidate e divergenti** sul rapporto tra ambiente e competitività.

Il **Partito popolare europeo (PPE)** ha accolto nella sostanza positivamente la proposta, vista come una correzione necessaria del "dogmatismo elettrico" e un riconoscimento del principio della neutralità tecnologica.

L'**Alleanza progressista dei Socialisti e Democratici (S&D)** ha manifestato prevalentemente cautela e critica rispetto alla revisione della transizione verso gli obiettivi climatici, chiedendo invece una strategia industriale europea forte in grado di stare al passo con i concorrenti globali.

Renew Europe ha espresso orientamenti sfaccettati, divisi tra chi ritiene insufficiente il *focus* sulla neutralità tecnologica, chi critica la modesta ambizione sull'elettrico e chi apprezza invece la nuova flessibilità introdotta.

I **Verdi** e la **Sinistra** hanno manifestato una forte contrarietà a un cambiamento di rotta, visto come un "regalo" ai produttori di motori termici e alla concorrenza cinese e hanno quindi difeso la linea del 100% elettrico.

I **Conservatori e Riformisti Europei (ECR)** hanno espresso apprezzamento per l'apertura a carburanti alternativi ma l'hanno ritenuta una svolta non sufficiente rispetto alle esigenze del settore.

I **Patrioti per l'Europa (PpE)** hanno criticato radicalmente la proposta sui veicoli leggeri che non affronterebbe il problema centrale, ovvero la necessità di abolire totalmente il divieto di utilizzo di motori termici, e non pone rimedio ai danni creati

dal Green Deal. Su posizioni simili si è attestato anche il gruppo **Europa delle Nazioni Sovrane** - ESN).

Contesto, motivazione degli interventi, valutazioni d'impatto e consultazione dei portatori di interessi

L'industria automobilistica europea

Il settore automobilistico rappresenta un **comparto fondamentale** dell'economia europea e ricopre una posizione di **primo piano a livello internazionale**, restando tuttora un **esportatore netto di automobili**.

Il settore è caratterizzato da diversi **produttori leader al mondo**, tra cui **Volkswagen, Peugeot, Volvo, BMW, Stellantis e Daimler**, ed è sede anche di **grandi fornitori di componenti**, come Bosch, Continental, ZF Friedrichshafen e Michelin, che sono supportati da una moltitudine di piccole e medie imprese e società a media capitalizzazione. Il settore ha anche un **impatto significativo su altri comparti industriali**, tra cui acciaio, prodotti chimici e tessili.

L'industria automobilistica contribuisce per **1 trilione di euro** al PIL dell'Unione (circa il 7%), rappresenta **un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo (R&S)** nell'UE e **occupa** (direttamente e indirettamente) **circa 13,8 milioni di lavoratori** (il 6,1% dell'occupazione totale dell'UE).

Per approfondimenti, si vedano: i) la [scheda](#) "The crisis facing the EU's automotive industry" predisposta dal Servizio di ricerca del Parlamento europeo; ii) la [pagina web](#) "Automotive industry" della Commissione europea; la [pubblicazione](#) "State of play and future challenges of automotive regions" del Comitato europeo delle regioni.

La **filiera automobilistica dell'UE** è **dispersa in più Stati membri**. Storicamente, paesi come **Germania, Svezia, Francia, Italia e Spagna** occupano una posizione **centrale** nell'industria automobilistica europea; negli ultimi decenni un **ruolo più significativo** è stato tuttavia assunto anche da **Polonia, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia e Romania**, soprattutto in ragione del fatto che i produttori dell'Europa occidentale hanno esternalizzato parti della loro rete di fornitori e della loro produzione nell'**Europa centrale e orientale**, dove i costi della manodopera sono relativamente più bassi.

Il settore sta attraversando un **periodo di trasformazione strutturale e di sfide senza precedenti**. È pienamente coinvolto nella transizione verso veicoli a emissioni zero e nell'integrazione delle nuove tecnologie digitali, come l'intelligenza artificiale. Deve inoltre affrontare **seri problemi di competitività** in relazione ai rischi derivanti dalle catene di approvvigionamento, dalle dipendenze di importazioni di materie prime e dagli **alti costi dell'energia**, in un contesto di crescente **concorrenza globale**, spesso **sleale**, che vede il consolidamento della Cina quale principale esportatore globale di automobili e a cui, da ultimo, si sono

aggiunti i dazi statunitensi, che colpiscono l'industria automobilistica europea, per la quale il mercato USA rappresenta un mercato chiave.

Di fronte a questa trasformazione strutturale e a queste sfide senza precedenti, **l'industria europea dell'automotive sta perdendo progressivamente quote di mercato**, come evidenziato anche dal [report](#) *"Economic and Market Report: Global and EU auto industry – First half 2025"* dell'Associazione europea dei produttori di automobili (**ACEA**) che contiene dati sulla vendita, la produzione e il commercio di veicoli in Europa e nel mondo nella prima metà del 2025.

Se ci riferiamo, ad esempio, alla **produzione globale di auto**, la produzione cinese ha continuato a crescere fortemente (con un aumento del 12,3% fino a quasi 13 milioni di unità), mentre la **produzione europea** ha subito una **contrazione** del **2,6%**, ostacolata da obiettivi più severi in materia di CO₂, costi energetici elevati e dazi doganali. L'Asia ha dominato quindi con il 60,1% della **produzione totale**, mentre l'**UE** ha rappresentato il **15,9%**.

Tra i Paesi UE l'**Italia** ha registrato il **calo più marcato**, con una produzione in calo del **33,4 %**. Nonostante il contesto difficile, la Germania, di gran lunga il maggiore produttore dell'UE con una quota pari al 35,2% della produzione totale, è riuscita invece ad aumentare la produzione del 4,4%. Anche la Francia ha registrato una crescita robusta, con un aumento della produzione dell'11,2%, mentre la Slovacchia ha registrato un aumento dell'8,5%, come si evince dalla tabella seguente, estratta dal *report*, che riporta le diverse *performance* registrate per i dieci principali produttori automobilistici dell'UE.

	H1 2023	H1 2024	H1 2025 ¹⁴	% change	% share
Germany	2,129,027	2,012,026	2,100,757	+4.4	35.2
Spain	1,007,205	1,062,303	934,414	-12.0	15.6
Czechia	739,376	773,828	732,633	-5.3	12.3
Slovakia	570,873	525,223	569,847	+8.5	9.5
France	529,381	447,348	497,576	+11.2	8.3
Italy	299,302	204,637	136,229	-33.4	2.3
Hungary	258,135	235,696	218,823	-7.2	3.7
Romania	268,965	252,068	235,561	-6.5	3.9
Belgium	153,999	119,228	99,521	-16.5	1.7
Sweden	148,003	151,288	135,348	-10.5	2.3
EUROPEAN UNION	6,514,526	6,145,075	5,971,493	-2.8	100.0

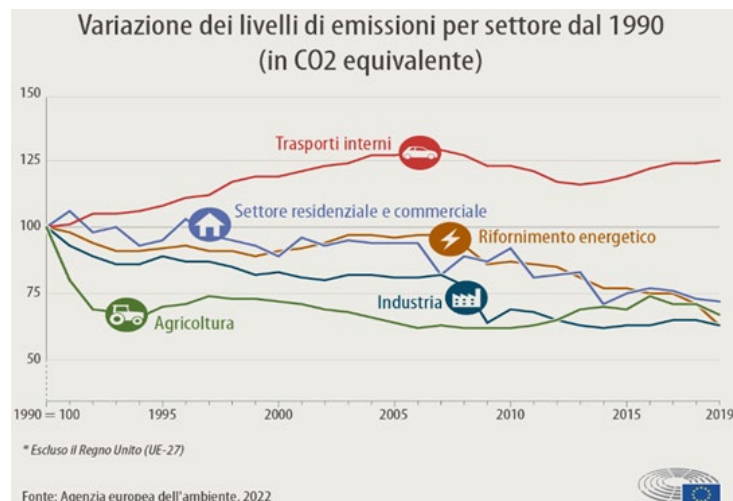
SOURCE: S&P GLOBAL MOBILITY

N.B. I dati forniti per il 2025 sono dati provvisori

Emissioni di CO₂ nel settore del trasporto su strada dell'UE

Secondo i [dati](#) forniti dall'Agenzia europea per l'ambiente il **settore dei trasporti** costituisce la **principale fonte di emissioni** di gas a effetto serra

nell'UE. In particolare, esso è stato l'**unico** grande settore economico in Europa in cui le emissioni di gas serra negli ultimi tre decenni ha registrato un **aumento delle emissioni di gas serra**, pari al **33,5%** tra il **1990** e il **2019**.

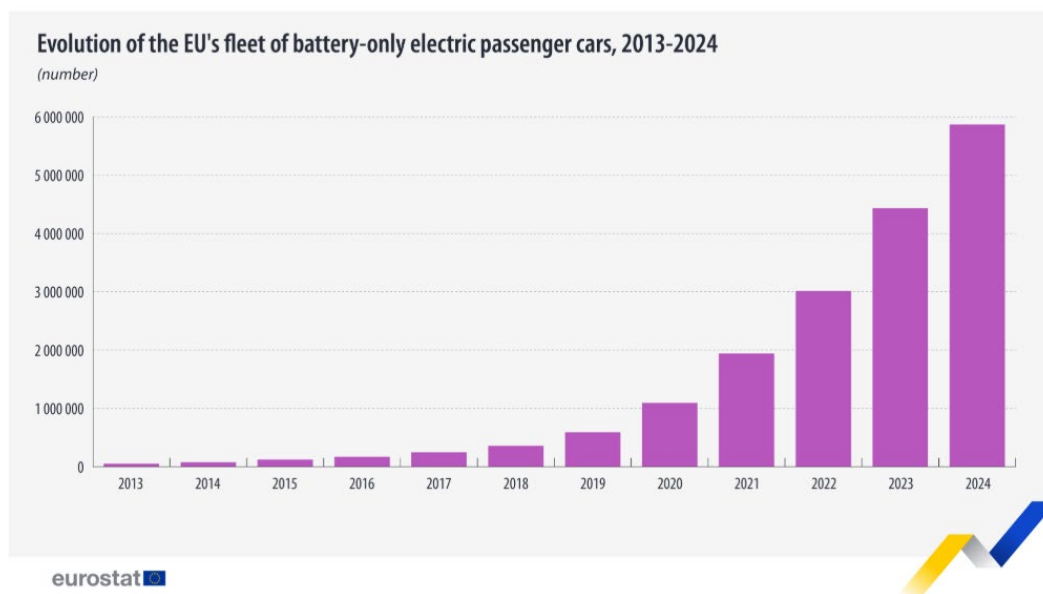


Delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti il **73%** deriva dal **trasporto su strada**.

Secondo dati forniti dalla Commissione europea nel **2023** le **emissioni del trasporto su strada** rappresentavano circa il **30%** delle **emissioni nette complessive** di CO₂ dell'UE (e il 24% delle emissioni di gas a effetto serra).

In tale contesto, secondo [dati Eurostat](#), nel **2024** si è registrato un **calo** delle **immatricolazioni delle nuove autovetture elettriche** nell'UE. In particolare sono state immatricolate nell'UE 1,45 milioni di nuove autovetture elettriche alimentate esclusivamente a batteria, con un calo del 6,1% rispetto al 2023 (1,55 milioni).

Ciò ha portato il numero totale di autovetture elettriche alimentate esclusivamente a batteria a 5,87 milioni, con un aumento del parco veicoli del 32,4% rispetto al 2023 (4,43 milioni), come mostrato nel grafico seguente.



Contesto politico e normativo

Le proposte si basano sui contributi dell'industria e dei principali portatori di interessi raccolti durante il [dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica](#) avviato nel gennaio 2025 e sul [piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo](#).

Dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica

Il dialogo strategico, presieduto dalla Presidente della Commissione europea von der Leyen, si basa su **incontri regolari**, che riuniscono i principali rappresentanti dell'industria, con le parti sociali, i rappresentanti delle infrastrutture e della società civile e alcuni commissari.

Il **primo incontro** si è svolto il **30 gennaio 2025** e vi hanno partecipato attivamente [22 attori chiave](#) del settore automobilistico. La discussione si è concentrata sulla necessità di agevolare la transizione pulita e lo snellimento normativo, di garantire un *level playing field* internazionale, nonché di individuare le aree in cui sono necessarie misure più concrete.

Il **secondo incontro** [ha avuto luogo](#) il **3 marzo 2025** e in tale occasione la presidente von der Leyen aveva preannunciato la presentazione della proposta che ha sostanzialmente rinviato le multe previste dal regolamento sui veicoli leggeri (vedi [infra](#)) e l'intenzione di accelerare anche il lavoro sulla **revisione** dello stesso regolamento, riconoscendo la **piena neutralità tecnologica** come principio fondamentale.

Il **12 settembre 2025** la presidente ha presieduto il terzo degli incontri svoltisi fino ad oggi, ribadendo la necessità di attuare rapidamente il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo.

Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo

Il 5 marzo 2025 la Commissione europea ha presentato la comunicazione relativa al [piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo](#) (v.

[dossier](#) RUE), che rappresenta una delle iniziative più importanti della [Bussola della competitività](#) (v. [dossier](#) RUE) e del [Patto per l'industria pulita](#) (v. [dossier](#) RUE).

Presso la **Camera dei deputati**, il piano d'azione è stato oggetto di esame da parte della **X Commissione** "Attività produttive, Commercio e Turismo", ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento. Al termine di un ampio ciclo di audizioni, il 17 giugno 2025, la X Commissione ha approvato un [documento](#) finale con il quale ha sostenuto che il piano debba essere **modificato**, sia dal punto di vista dell'approccio generale che delle misure particolari prospettate, per rispondere efficacemente alle necessità del settore e alle sfide di competitività che esso si trova ad affrontare e per **rappresentare una vera e propria strategia industriale europea**, chiara, coerente e organica, per l'intero settore automobilistico, di cui il documento ravvisa l'estrema esigenza.

Il documento considera un primo passo nella giusta direzione, ma comunque assolutamente insufficiente, la presentazione della proposta sul rinvio delle sanzioni per i costruttori di veicoli leggeri; sostiene, infatti, la necessità di abolire completamente le sanzioni. Ritiene condivisibile l'accelerazione dei lavori di revisione del regolamento sulle emissioni dei veicoli leggeri rispetto al termine previsto del 2026, tuttavia sottolinea, tra l'altro, che: il piano mostra ambiguità in relazione all'adozione del principio di neutralità tecnologica; non si esprime né su un eventuale riesame delle modalità che porteranno allo stop ai motori endotermici nel 2035, né tantomeno sulla possibilità di prorogare tale termine o di tenere conto, per il raggiungimento del *target*, anche dell'eventuale miglioramento del parco auto circolante; non comprende azioni concrete a favore del trasporto pesante e non si esprime in particolare sulla possibilità di anticipare anche la revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

Successivamente, a settembre 2025, il **Governo** ha informato la Camera sui **seguiti** dati agli indirizzi contenuti nel documento approvato dalla X Commissione, ai sensi dell'articolo 7 della legge 234/2012. La posizione espressa dal Governo è **sostanzialmente in linea** con le osservazioni contenute nel **documento**.

Infatti, il Governo osserva in modo particolare che:

- occorre un **piano di investimenti** coordinato e pluriennale, che incrementi le risorse finanziarie disponibili per l'intero settore auto, con grande attenzione alle PMI, ai subfornitori e a chi lavora nella componentistica;

- la flessibilità sulle sanzioni introdotta dal piano rischia di non essere sufficiente a mitigare il rischio di desertificazione industriale senza **maggiori aperture su targets e tecnologie**. Pertanto, l'anticipo dell'iter di revisione del regolamento sui veicoli leggeri risulta cruciale per un corretto assessment sugli ultimi sviluppi tecnologici;

- nel piano vi è poca chiarezza circa il cronoprogramma d'implementazione, un forte **sbilanciamento tecnologico** a favore della tecnologia elettrica e una mancanza di riferimenti al settore dei veicoli industriali;

- risulta altresì **carente di pragmatismo** nell'affrontare il problema della competitività europea. Anziché ridurre l'onere normativo e affrontare l'aumento dei costi di produzione,

introduce ulteriori livelli di burocrazia e mantiene obiettivi climatici che rischiano di penalizzare il settore manifatturiero europeo senza un adeguato supporto e realismo economico;

- **l'impiego di carburanti alternativi**, come i biocarburanti, rappresenta una soluzione efficace per ridurre le emissioni del parco veicoli esistente. Oltre ai benefici ambientali diretti, l'utilizzo dei biocarburanti offre anche vantaggi economici e strategici più ampi, come la possibilità di riconvertire le raffinerie tradizionali in bioraffinerie, la produzione di materie prime rinnovabili e a basso contenuto di carbonio, la promozione di modelli di economia circolare, una maggiore indipendenza tecnologica da Paesi terzi e lo stimolo agli investimenti in ricerca e sviluppo;

- la **coerenza normativa** nel settore automobilistico europeo è carente, ostacolando una pianificazione efficace e rischiando di compromettere sia la competitività dell'industria europea sia il raggiungimento degli obiettivi climatici.

- è indispensabile incentivare la **produzione Made in Europe**, garantendo autonomia strategica, in particolare sul fronte delle batterie.

- **l'incentivazione delle flotte** potrebbe dare una forte spinta al rinnovo del parco auto complessivo e anche dare una forte spinta al mercato delle auto elettriche usate. Tuttavia un eventuale nuovo atto regolatorio con obiettivi e strumenti fissati centralmente non è sostenibile da un'industria già in difficoltà. Sarebbe auspicabile ricevere dalla Commissione delle linee guida all'interno delle quali i singoli Stati Membri possano operare in virtù delle proprie peculiarità.

Il piano delinea interventi in cinque settori chiave, tra cui quello **della mobilità sostenibile**.

In tale ambito prospetta diverse azioni, tra le quali figurano, oltre alle proposte che compongono il pacchetto in esame, anche la modifica del regolamento sulle emissioni dei veicoli leggeri al fine di introdurre una **misura di flessibilità per i costruttori** rispetto ai loro obiettivi di emissione di CO₂ tra il 2025 e il 2027 e la modifica mirata della [direttiva](#) Eurobollo per prorogare il termine per l'esenzione completa dagli oneri stradali dei veicoli pesanti a emissioni zero.

La prima [proposta](#) di modifica (v. [dossier](#) RUE), poi approvata definitivamente come [regolamento](#) (UE) 2025/1214, ha stabilito che il rispetto degli obiettivi specifici di emissioni per i costruttori di autovetture relativamente al 2025, 2026 e 2027 sarà valutato sulla base delle prestazioni medie di ciascun costruttore nel corso dei **tre anni**, invece che su base annuale, rinviando di fatto le sanzioni previste nel 2025 per i costruttori che non si fossero conformati agli obiettivi previsti per il medesimo anno.

Presso la **Camera dei deputati**, la proposta è stata esaminata ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà dalla **Commissione politiche dell'UE** che, il 21 maggio 2025, ha adottato un [documento](#) recante una **valutazione conforme**. Nel documento si sottolineava comunque anche la necessità di un intervento analogo a quello realizzato dalla proposta con riferimento al regolamento sugli standard di emissione di CO₂ dei veicoli pesanti, nonché la necessità di un'ampia revisione della normativa in materia di

emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri. Si contestava inoltre la mancanza di una valutazione di impatto e si ribadiva la necessità di un coinvolgimento sistematico ed effettivo di tutte le parti interessate da parte della Commissione europea nella definizione di questi interventi di revisione.

Nei seguenti dati al documento e trasmessi alla Camera ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 234 del 2012, il Governo si è impegnato a far valere tali istanze, anche metodologiche, nel corso delle negoziazioni sulla nuova proposta sui veicoli leggeri.

La [proposta](#) (v. [dossier](#) RUE) volta a modificare la [direttiva](#) relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (c.d. direttiva Eurobollo), definitivamente approvata come [direttiva \(UE\) 2025/2459](#), **proroga**, dal 31 dicembre 2025 **al 30 giugno 2031**, la **possibilità** per gli Stati membri di **applicare aliquote ridotte**, o di **prevedere l'esenzione totale**, per gli **oneri per l'infrastruttura** o i **diritti di utenza** per i **veicoli a emissioni zero**.

Presso la **Camera dei deputati**, la proposta è stata esaminata ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà dalla **Commissione politiche dell'UE** che, il 29 luglio 2025, ha adottato un [documento](#) recante una **valutazione conforme**.

Comunicazione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali

Il piano d'azione è accompagnato da una [comunicazione](#) sulla **decarbonizzazione delle flotte aziendali**, ovvero i veicoli immatricolati da una persona giuridica e comprendenti autovetture, furgoni e veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman), che illustra le azioni che possono essere intraprese per accelerare l'adozione di veicoli a emissioni zero (v. [dossier](#) RUE), tra cui la presentazione dell'iniziativa legislativa parte del pacchetto oggetto di esame.

Le motivazioni delle proposte

La **proposta sui veicoli pesanti** intende offrire ai costruttori **maggiori flessibilità**.

La Commissione europea sottolinea comunque che altre eventuali modifiche del regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli pesanti esulano completamente dall'ambito di applicazione e dagli obiettivi della proposta e la loro necessità potrà essere valutata, se del caso, nel contesto della prossima revisione del regolamento.

La **proposta sui veicoli aziendali** mira a favorire una **più rapida diffusione** dei **veicoli a zero e a basse emissioni** nelle **flotte aziendali** vista la loro insufficiente disponibilità e scarsa diffusione in tale contesto. Ciò anche al fine di **aumentarne la disponibilità sul mercato dell'usato**, dato che i veicoli aziendali raggiungono tale mercato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini. In questo modo sarebbe favorito un abbandono più rapido dei veicoli con motore a combustione più datati.

La Commissione sostiene inoltre che i veicoli aziendali hanno un potenziale significativo per **accelerare la diffusione dei veicoli a emissioni zero**, in quanto costituiscono una quota elevata nelle immatricolazioni di veicoli nuovi (circa il 60% per le nuove immatricolazioni di autovetture e circa il 90% per quelle di furgoni). Riferisce inoltre che tali veicoli sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe quindi un **risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni** rispetto alle tendenze attuali.

Infine, secondo quanto riportato nei considerando della proposta, la **messa in atto a livello nazionale di incentivi e regimi di sostegno** per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero, limita l'allocazione efficiente di tali veicoli nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni.

Con la **proposta sui veicoli leggeri** la Commissione europea intende **rafforzare la neutralità tecnologica**, poiché l'attuale quadro legislativo rischia di limitare l'innovazione e lo sviluppo di tecnologie diverse dai propulsori a zero emissioni, che possono essere utili per casi d'uso specifici e/o una fase di transizione.

Intende inoltre aumentare la competitività e la sostenibilità del settore automobilistico europeo, incentivando lo **sviluppo di piccole auto elettriche** prodotte nell'UE e rispondere alle **sfide particolari** che affrontano i **produttori di furgoni**, a causa delle barriere all'impiego di furgoni a zero emissioni che nel breve termine creano una mancanza di domanda.

La Commissione osserva che man mano che gli obiettivi di emissione di CO₂ fissati nel regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli leggeri diventano sempre più severi nel tempo, la conformità richiede un aumento dell'adozione di veicoli a zero emissioni, poiché le altre leve esistenti per la riduzione delle emissioni di CO₂ hanno un impatto limitato e da sole non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi attuali e futuri. In tale contesto, sebbene sia essenziale che gli obiettivi continuino a incentivare la transizione verso la mobilità a zero emissioni e a creare certezza e prevedibilità per gli investimenti, una mancanza di flessibilità nel ciclo di conformità, insieme a cambiamenti economici e globali significativi, potrebbe creare un rischio di non conformità per i produttori di veicoli.

Per la Commissione è inoltre necessario garantire che i consumatori ricevano **informazioni chiare e armonizzate** sulle **prestazioni ambientali** delle nuove auto, così come delle auto vendute sul mercato dell'usato dai rivenditori. Poiché i consumatori si affidano sempre di più a strumenti digitali mentre le regole attuali si

concentrano sui punti vendita fisici, è necessario un aggiornamento e una revisione della direttiva sull'etichettatura delle auto.

Coerenza con le altre normative dell'UE

Nella relazione illustrativa che accompagna la **proposta sui veicoli pesanti** si sottolinea che la stessa non modifica o riduce gli obiettivi e le ambizioni generali sui livelli di emissioni di CO₂, che, in linea con il [regolamento sul clima](#), sono stabiliti dal regolamento sui livelli di emissioni per i veicoli pesanti.

Il [regolamento](#) sul clima ha sancito l'obiettivo della **neutralità climatica entro il 2050** e il traguardo vincolante dell'Unione in materia di clima per il **2030**, consistente in una **riduzione netta delle emissioni di gas ad effetto serra** (al netto degli assorbimenti) di **almeno il 55%** rispetto ai livelli del 1990.

La Commissione europea ha [proposto](#) di integrare tali obiettivi con un ulteriore traguardo climatico intermedio del **90%** di riduzione per il **2040**.

Su tale proposta il **Consiglio** e il **Parlamento europeo** hanno [raggiunto](#) un accordo politico provvisorio, dopo aver apportato diverse modifiche al testo originario.

Sulla proposta, il 30 settembre 2025, l'Assemblea della **Camera** dei deputati ha confermato il [parere motivato](#) adottato il 18 settembre dalla XIV Commissione Politiche dell'UE con il quale è stato contestato il **mancato rispetto del principio di sussidiarietà**, nonché del **principio di proporzionalità**.

Anche le proposte sui veicoli aziendali e sui veicoli leggeri, nelle rispettive relazioni illustrative, sono ritenute dalla Commissione europea coerenti con il regolamento sul clima.

La Commissione sottolinea che la **proposta sui veicoli aziendali** garantisce la **coerenza** con altri aspetti della legislazione dell'UE che interessano le flotte aziendali ed in particolare **con**:

- il [regolamento](#) sui livelli di emissioni dei veicoli leggeri;
- il [regolamento](#) sui livelli di emissioni dei veicoli pesanti;
- la [direttiva](#) sui **veicoli puliti**, di cui integra le misure sul versante della domanda per gli appalti pubblici, che si rivolgono alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori e registrano il loro maggiore impatto sul mercato degli autobus urbani, di cui gli appalti pubblici rappresentano oltre il 70 %.

La proposta agisce inoltre in sinergia con la [direttiva](#) che istituisce il sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE per il trasporto su strada (**EU ETS 2**). Infine la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni nel contesto delle flotte aziendali è favorita dalle disposizioni del [regolamento](#) sull'**infrastruttura per i combustibili alternativi**.

Per la Commissione inoltre la **proposta sui veicoli leggeri** è in linea con altre politiche dell'UE in materia di clima, energia e trasporti, ed in particolare con:

- il [regolamento](#) sulla realizzazione di un'**infrastruttura per i combustibili alternativi**;
- il [regolamento](#) sulle **materie prime critiche** (CRM), attualmente oggetto di revisione mirate attraverso la [proposta](#) presentata il 3 dicembre 2025;
- la [direttiva](#) che istituisce il sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE per il trasporto su strada (**EU ETS 2**);
- il [regolamento](#) sulla condivisione degli sforzi.

Valutazioni di impatto

La proposta sui veicoli pesanti

La Commissione europea, nella relazione illustrativa della proposta, sostiene che la stessa **non richieda alcuna valutazione** in quanto concede ai costruttori di veicoli solo una flessibilità provvisoria per il rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2030.

Si ricorda che diverse proposte legislative presentate dalla Commissione in avvio del nuovo ciclo istituzionale europeo non sono accompagnate dalla valutazione di impatto. La XIV Commissione della Camera, nei documenti adottati in esito alla verifica di sussidiarietà sulle proposte in questione, ha formulato considerazioni critiche ritenendo che ciò pregiudichi la possibilità di ponderare adeguatamente gli effetti della proposta e le eventuali opzioni regolative alternative.

Anche il Mediatore europeo ha adottato una [raccomandazione](#) con cui ha criticato il modo in cui la Commissione europea ha applicato le proprie norme volte a “legiferare meglio” durante la preparazione di diverse proposte legislative. La raccomandazione evidenzia alcune carenze procedurali che potrebbero costituire un caso di cattiva amministrazione, in particolare l'interpretazione estensiva del concetto di urgenza, utilizzata per eludere le valutazioni d'impatto e le consultazioni pubbliche.

La proposta sui veicoli aziendali

Opzioni regolative

La proposta sui veicoli aziendali è accompagnata da una [valutazione d'impatto](#) che individua **2 opzioni strategiche (OS1 e OS2)** ciascuna delle quali comprende tre sotto-opzioni che corrispondono a tre livelli diversi di ambizione per la diffusione di autovetture, furgoni e autocarri a zero emissioni (rispettivamente **OS1A, OS1B, OS1C** e **OS2A, OS2B, OS2C**).

Il primo gruppo di opzioni (OS1) fissa obiettivi per gli Stati membri, ciascuno dei quali deve garantire che, a partire dal 2029, i veicoli a zero emissioni

rappresentino almeno una determinata quota delle immatricolazioni nuove di autovetture, furgoni e autocarri aziendali da parte di grandi imprese nel proprio territorio nel corso dell'anno. I veicoli aziendali immatricolati da **PMI o cittadini non** sono quindi **inclusi** nell'ambito di applicazione e le misure da attuare in questo senso sono a discrezione di ciascuno Stato membro.

Gli **obiettivi nazionali minimi** sono fissati a livelli diversi di ambizione per le autovetture, i furgoni e gli autocarri, al fine di rispecchiare i livelli diversi di sviluppo tecnologico e del mercato, nonché garantire la coerenza con i livelli di prestazione per le emissioni di CO₂ per le rispettive categorie di veicoli.

Per le autovetture e i furgoni, inoltre, il livello di ambizione è modulato tra gli Stati membri in base al prodotto interno lordo (PIL) pro capite e alla quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle immatricolazioni nuove nel 2024.

Per gli autocarri, invece, gli obiettivi sono fissati al medesimo livello in tutti gli Stati membri, in considerazione della quota significativa di attività di trasporto a lunga distanza tra gli Stati membri e del conseguente rischio che obiettivi differenziati provochino distorsioni del mercato interno.

Le tre sotto-opzioni dell'opzione strategica 1 (OS1A, OS1B e OS1C) si differenziano soltanto per i diversi livelli di ambizione degli obiettivi per autovetture, furgoni e autocarri. Tutti gli altri elementi sono identici.

La valutazione d'impatto individua l'**OS1** come **opzione prescelta**, lasciando aperta la scelta tra OS1A, OS1B e OS1C.

Il **secondo gruppo di opzioni (OS2)** segue lo stesso approccio per le autovetture e i furgoni, ma mobilita la domanda di **autocarri a zero emissioni** attraverso un obiettivo relativo alle quote minime di veicoli a zero emissioni nell'attività di trasporto di singole grandi imprese (imprese con almeno 250 dipendenti e un fatturato di 50 milioni di euro, indipendentemente dal loro settore economico di attività, ossia 54219 grandi imprese).

Rivolgendosi direttamente a determinate imprese, questo gruppo di opzioni strategiche garantirebbe un percorso di attuazione specifico, ma aumenterebbe anche i costi di conformità.

Benefici dell'opzione prescelta

I **vantaggi totali**, espressi come valore attuale nel periodo 2029-2050 rispetto allo scenario di base, sono stimati ammontare a:

- 68,8 miliardi di euro per l'OS1A;
- 98,3 miliardi di euro per l'OS1B;
- 132,2 miliardi di euro per l'OS1C.

Più specificatamente,

per le grandi imprese, che trarranno beneficio da risparmi sui costi di adeguamento (principalmente risparmi sui costi dei combustibili e su altri costi operativi), nonché da una riduzione della spesa fiscale derivante dal passaggio a veicoli a zero emissioni nel contesto della loro flotta, i vantaggi totali sono stimati ammontare a:

- 40,3 miliardi di euro nell'OS1A;
- 56,9 miliardi di euro nell'OS1B;
- 74,9 miliardi di EUR nell'OS1C.

Per le PMI e i cittadini, che beneficeranno indirettamente del risparmio sui costi dei combustibili e sui costi operativi, oltre che della riduzione della spesa per il bollo, derivanti dalla maggiore disponibilità di veicoli a zero emissioni usati, i vantaggi totali sono stimati ammontare a:

- 10,3 miliardi di euro per le PMI e 2,9 miliardi per i cittadini nell'OS1A
- 14,4 miliardi di euro per le PMI e 6,1 miliardi nell'OS1B
- 18,9 miliardi di euro e 11,6 miliardi nell'OS1C

Le **amministrazioni nazionali** trarrebbero vantaggio da un aumento delle spese fiscali, grazie alla diffusione di veicoli a zero emissioni, stimato ammontare a:

- 13,5 miliardi di euro nell'OS1A;
- 16,6 miliardi di euro nell'OS1B;
- 18,9 miliardi di euro nell'OS1C.

I **risparmi sui costi esterni** che riguardano la riduzione delle emissioni di CO₂, delle emissioni acustiche e delle emissioni di inquinanti atmosferici sono stimati ammontare a:

- 1,9 miliardi di euro nel contesto dell'OS1A;
- 4,3 miliardi di euro nell'OS1B;
- 7,9 miliardi di euro nell'OS1C.

Se si considerano anche i costi totali, i vantaggi netti sono stimati ammontare a **6,5 miliardi di euro nell'OS1A, 13,6 miliardi di euro nell'OS1B e 23 miliardi di euro nell'OS1C**, espressi come valore attuale nel periodo 2029-2050 rispetto allo scenario di base.

È stata inoltre intrapresa una valutazione dell'eventuale inclusione di determinati criteri minimi di prodotto nell'UE in linea con l'atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, che dovrà essere presentato dalla Commissione europea.

L'inclusione di criteri di prodotto nell'UE aumenterebbe i costi totali, ma l'OS1A, l'OS1B e l'OS1C comporterebbero comunque vantaggi netti.

Nel complesso, le prescrizioni sul prodotto nell'UE dovrebbero contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fabbricanti europei di acciaio e alluminio, i fabbricanti di batterie e i fabbricanti di componenti per veicoli elettrici, rafforzandone la competitività e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi nella capacità produttiva dell'UE in tali settori.

Costi dell'opzione prescelta

I **costi totali**, espressi come valore attuale nel periodo 2029-2050 rispetto allo scenario di base, sono stimati ammontare a:

- 62,3 miliardi di euro nel contesto dell'OS1A;
- 84,8 miliardi di euro nell'OS1B;
- 109,2 miliardi di euro nell'OS1C.

Tali costi consistono principalmente in costi di adeguamento diretti per le grandi imprese, costi indiretti per le PMI e per i cittadini, perdite di gettito fiscale per le amministrazioni nazionali e alcuni costi amministrativi limitati per le amministrazioni nazionali e l'Agenzia europea dell'ambiente.

La proposta sui veicoli leggeri

La proposta sui veicoli leggeri è accompagnata da una [valutazione d'impatto](#) con la quale la Commissione europea ha individuato diverse opzioni, raggruppate in tre categorie principali:

- (i) **obiettivi di emissione di CO₂** per autovetture e furgoni e **varie flessibilità** che ne facilitano la conformità (combustibili rinnovabili sostenibili, veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna, conformità pluriennale, super crediti per veicoli a emissioni zero piccoli e accessibili);
- (ii) **sostegno finanziario** tramite l'uso di sanzioni;
- (iii) **etichettatura dei veicoli**.

Per la prima categoria è stata identificata come combinazione preferita quella che garantisce **maggiore flessibilità e neutralità tecnologica**, mantenendo allo stesso tempo un forte segnale per gli investimenti nella mobilità a zero emissioni nel lungo termine.

Le implicazioni energetiche e climatiche di tale opzione sono limitate, in particolare grazie alle misure di salvaguardia integrate. Alla luce di ciò, l'iniziativa è coerente con l'obiettivo di neutralità climatica dell'UE per il 2050 e con l'obiettivo climatico per il 2030, nonché con i progressi in materia di adattamento. Stimola inoltre ulteriori investimenti e lo sviluppo di tecnologie diverse dai propulsori a emissioni zero.

Per quanto riguarda il sostegno finanziario tramite l'utilizzo delle sanzioni, è stata preferita l'opzione che destina i **proventi al Fondo sociale per il clima**.

Questa opzione rafforza la capacità del Fondo sociale per il clima di sostenere le famiglie e le comunità vulnerabili nella transizione verso la mobilità sostenibile, ma ci si aspetta che i proventi aggiuntivi generati siano incerti.

Per quanto riguarda l'etichettatura dei veicoli, è stata preferita l'opzione che copre la gamma più ampia di **veicoli usati**.

Questa opzione fornirà ai potenziali acquirenti di veicoli a emissioni zero informazioni più adeguate e garantirà che l'armonizzazione del *design* dell'etichetta a livello dell'UE porti effettivamente a una semplificazione e copra tutti i veicoli di seconda mano in modo equo. L'armonizzazione elimina la necessità di sviluppare un *design* nazionale dell'etichetta, con conseguente risparmio sui costi per le autorità nazionali.

Consultazione dei portatori di interessi

La proposta sui veicoli pesanti

La Commissione riferisce di aver tenuto discussioni intense e approfondite con i costruttori e i portatori di interessi della catena del valore del settore automobilistico nel corso di **riunioni bilaterali** e di **riunioni ad alto livello** sui veicoli pesanti che si sono svolte nel terzo e quarto trimestre del 2025.

La proposta sui veicoli aziendali

La Commissione riferisce di aver condotto **diverse attività di consultazione**, tra cui una consultazione pubblica aperta sulla piattaforma centralizzata "Di' la tua" (dal 6 febbraio 2024 all'8 luglio 2024); un dialogo strategico cui hanno partecipato 15 portatori di interessi (il 17 luglio 2025); un invito a presentare contributi sulla medesima piattaforma (tra il 25 luglio e l'8 settembre 2025); colloqui mirati con i portatori di interessi (tra luglio e ottobre 2025).

Dalle consultazioni è emerso, tra l'altro, che i portatori di interessi:

- hanno ampiamente convenuto che la diffusione dei veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali rimane troppo limitata per allinearsi alle prescrizioni attuali dell'UE sul trasporto sostenibile;
- hanno confermato che la limitata accessibilità, anche economica, dei veicoli a zero emissioni ostacolano una transizione equa e inclusiva di abbandono dell'uso dei combustibili fossili;
- hanno sottolineato che il prezzo di acquisto più elevato dei veicoli a zero emissioni, associato a valori residui incerti e a mercati dell'usato immaturi, mantiene elevati i costi totali di proprietà, in particolare per le PMI;
- hanno sottolineato che segnali forti da parte dell'UE rafforzerebbero le catene di produzione e di approvvigionamento dell'Unione, sosterrrebbero la creazione di posti di lavoro e la leadership industriale nel contesto delle tecnologie a zero emissioni.

Diversi portatori di interessi hanno sottolineato altresì la necessità di prendere in considerazione la **neutralità tecnologica** in qualsiasi iniziativa volta a promuovere la decarbonizzazione del trasporto su strada.

La proposta sui veicoli leggeri

La Commissione riferisce di aver condotto diverse **attività di consultazione** di diversi gruppi chiave di portatori di interessi, tra cui Stati Membri (autorità nazionali e regionali), produttori di veicoli, fornitori di componenti e materiali, fornitori di carburante ed energia, acquirenti di veicoli (privati, imprese, società di gestione flotte), ONG ambientali, dei trasporti e dei consumatori, e partner sociali.

Le attività di consultazione hanno incluso il lancio di una consultazione pubblica online dal 7 luglio al 10 ottobre 2025; incontri con associazioni industriali rappresentanti produttori di veicoli e componenti e fornitori di energia; incontri bilaterali con autorità degli Stati membri, partner sociali e ONG; un invito a presentare documenti di posizione.

Dalle attività è emerso che mentre alcuni Stati membri, autorità locali, ONG ambientali e accademici hanno identificato la stabilità politica come essenziale, la maggior parte degli altri **intervistati del settore** ha considerato gli **obiettivi per il 2035 irraggiungibili** a causa della lenta adozione dei veicoli a zero emissioni rispetto alle aspettative. I rappresentanti del settore generalmente hanno infatti sostenuto il ruolo dei carburanti rinnovabili sostenibili e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna, al fine di aumentare la flessibilità e migliorare la neutralità tecnologica.

I rappresentanti del settore hanno inoltre cercato **maggiore flessibilità nell'uso delle sanzioni** come meccanismo di supporto piuttosto che come misura punitiva. Cittadini e ONG hanno generalmente sostenuto l'uso dei ricavi a supporto dei lavoratori, dello sviluppo di infrastrutture di ricarica e di misure sul lato della domanda.

Una chiara maggioranza di interessati ha inoltre sostenuto l'**armonizzazione** e la semplificazione **dell'etichettatura dei veicoli**, oltre all'aggiunta di informazioni specifiche per i veicoli a zero emissioni, ma non altre informazioni aggiuntive non facilmente reperibili, come il costo totale di proprietà.

Le organizzazioni di consumatori hanno chiesto di estendere l'ambito dell'etichetta alle auto di seconda mano.

Principali contenuti della proposta sui veicoli pesanti

La [proposta](#) si compone di **2 articoli** ed **un allegato**.

L'**articolo 1** contiene le **modifiche** al regolamento sui livelli di emissioni dei **veicoli pesanti**, mentre l'**articolo 2** contiene le disposizioni relative all'**entrata in vigore**.

In particolare la proposta interviene sull'articolo 7, paragrafo 1, lettera a) del regolamento sui veicoli pesanti (v. [supra](#)). Tale articolo riguarda i **crediti** e i **debiti di emissioni** di cui viene tenuto conto per determinare la conformità del costruttore agli obiettivi specifici per le emissioni di CO₂.

Nella versione attuale il regolamento prevede che il costruttore le cui emissioni specifiche medie di CO₂ si collochino al di sotto di una traiettoria di riduzione delle stesse tra l'obiettivo del 2025 e l'obiettivo applicabile a partire dal 2030 possa accumulare dei crediti di emissioni e utilizzarli ai fini della conformità agli obiettivi previsti per un periodo di

riferimento successivo. Un sistema analogo di accumulo crediti è previsto anche per gli obiettivi dei periodi di riferimento successivi, fino al 2039.

Con la modifica proposta, i costruttori, solo per gli anni che vanno dal 2025 al 2029, otterrebbero tali crediti di emissioni non appena le loro emissioni specifiche siano inferiori all'obiettivo annuale di emissioni di CO₂ applicabile per quegli anni (obiettivo di riduzione del 15% rispetto al periodo di riferimento dell'anno 2019, vedi [supra](#)) e non anche alla traiettoria di riduzione delle emissioni prevista per il periodo 2025-2029.

Con questa modifica mirata i costruttori dovrebbero raccogliere più crediti di emissioni negli anni precedenti al 2030 e quindi poi essere agevolati nel rispetto degli obiettivi previsti a partire dal 2030 stesso.

In conseguenza a tale modifica viene modificato anche l'allegato I del regolamento, al punto dedicato al calcolo dei crediti e dei debiti di emissioni in ciascun periodo di riferimento.

Qualora adottato, il regolamento entrerebbe in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE.

Principali contenuti della proposta sui veicoli aziendali

La [proposta](#) si compone di **8 articoli** e un **allegato**.

L'**articolo 1** definisce l'**oggetto**, specificando che il regolamento istituisce un **quadro** per l'**aumento** della **diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni** all'interno dell'Unione e fissa obiettivi per la quota di veicoli di questo tipo del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da **grandi imprese** in ciascuno Stato membro.

Tale articolo sottolinea inoltre che il regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

L'**articolo 2** stabilisce una serie di **definizioni** e nel farlo, al fine di garantire coerenza, rinvia a strumenti giuridici pertinenti quali la proposta sui veicoli leggeri, il [regolamento](#) sull'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e il [regolamento](#) sulle emissioni dei veicoli leggeri.

In questo modo l'articolo 2 fornisce, tra l'altro, le definizioni di "autovettura", "furgone", "veicolo a zero emissioni", "veicolo a zero e basse emissioni".

L'**articolo 3** fissa **obiettivi nazionali** per la **quota minima** di **veicoli a zero e a basse emissioni** nelle immatricolazioni di **veicoli aziendali** nuovi da parte di grandi imprese in ciascuno Stato membro **a partire dal 2030** e la metodologia per calcolare tali quote al fine di dimostrare il rispetto degli obiettivi.

L'articolo 3 quindi in primo luogo stabilisce che gli obiettivi nazionali si basano sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le **grandi imprese**.

Gli obiettivi nazionali per ciascuno Stato membro sono fissati nell'allegato al regolamento, cui questo articolo rinvia. Gli **obiettivi sono modulati per ciascuno Stato membro** tenendo conto della capacità economica di ciascuno di essi, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.

Gli obiettivi sono inoltre fissati **a livelli diversi per le autovetture e i furgoni**, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Gli autocarri non sono inclusi nell'ambito di applicazione della proposta.

L'articolo 3 stabilisce inoltre che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a **zero emissioni** e rinvia all'allegato per i singoli obiettivi nazionali in questo senso.

Nel caso dell'**Italia**, l'obiettivo prevede che, a partire dal 2030, il 69% delle autovetture registrate da grandi imprese sia a zero o basse emissioni, con un 45% minimo di veicoli a zero emissioni, e che il 40% dei furgoni sia a zero o basse emissioni, con un 36% minimo a zero emissioni.

Sono poi stabiliti ulteriori obiettivi da rispettare a partire dal 2035.

Come specificato nei considerati della proposta, gli Stati membri potranno applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. La Commissione rinvia inoltre alla comunicazione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali (v. [supra](#)) per diversi esempi di buone pratiche e misure che possono essere messe in atto a livello nazionale.

L'**articolo 4** riguarda il **sostegno finanziario** per i veicoli aziendali a zero e a basse emissioni e conferisce alla Commissione il potere di adottare **atti delegati** al fine di stabilire una metodologia per determinare i criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone possa essere considerato "**prodotto nell'Unione europea**", ciò anche per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale

In particolare stabilisce che a partire dal 2028 gli Stati membri non dovranno fornire alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il *leasing*, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni e dovranno fornire sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".

Confindustria sostiene che questo sia un primo passo verso la salvaguardia della competitività dell'industria europea e della filiera dei componenti ed è quindi accolto positivamente. Tuttavia, ritiene che sarebbe auspicabile rafforzare tale approccio nel corso del negoziato, introducendo soglie chiare e strutturali di contenuto locale, ed estendendolo in modo sistematico anche agli appalti pubblici e ad altri strumenti di sostegno della domanda.

Con riferimento, invece, al criterio *Made in the EU*, presente anche nella proposta sui veicoli leggeri, sottolinea che questo verrà meglio definito nel contesto dell'atto sull'accelerazione industriale che dovrà essere presentato e rispetto al quale Confindustria sta seguendo con estrema attenzione l'evoluzione delle discussioni, data l'importanza del punto.

L'**articolo 5** definisce le **condizioni per l'esercizio della delega** da parte della Commissione europea.

L'**articolo 6** stabilisce che entro il **28 febbraio 2028**, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro deve presentare alla Commissione europea un **piano nazionale** in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali.

Stabilisce inoltre che entro il **28 febbraio 2031**, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro deve **determinare e trasmettere** alla Commissione il **numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati** da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.

L'**articolo 7** contiene una **clausola di riesame**.

Stabilisce in particolare che la Commissione europea dovrebbe **riesaminare il regolamento** entro il **31 dicembre 2032** e, se del caso, adottare una proposta per una sua modifica, anche fissando obiettivi per il periodo successivo al 2035, tenendo conto, come specificato nei considerati della proposta, degli sviluppi tecnologici e del mercato.

L'**articolo 8** stabilisce che qualora adottato, il regolamento entrerebbe in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE.

Principali contenuti della proposta sui veicoli leggeri

La [proposta](#) è composta da **3 articoli** e un **allegato**.

L'**articolo 1** contiene tutte le modifiche al regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli leggeri.

Il paragrafo 1 modifica l'articolo 1, al fine di **abbassare l'obiettivo** di emissioni di CO₂ stabilito per i **furgoni** (veicoli commerciali leggeri) per il **2030** dal **50%** al **40%** rispetto al valore base del 2021.

Abbassa l'**obiettivo fissato per autovetture e furgoni** per il **2035** dal 100% al **90%**.

Aggiunge inoltre l'**etichettatura dei veicoli all'oggetto** del regolamento.

Il paragrafo 2 modifica l'articolo 2 che riguarda l'ambito di applicazione, per chiarire che tutti i veicoli a emissioni zero della categoria N, la cui massa senza la massa del sistema di accumulo energetico è inferiore a 2840 kg, vengono effettivamente considerati come furgoni (veicoli commerciali leggeri) e quindi considerati nella valutazione del rispetto degli obiettivi di emissioni di CO₂ fissati dal regolamento.

La categoria N, ai sensi del regolamento sull'omologazione dei veicoli a motore, comprende i veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci ed è suddivisa in 3 sotto-categorie (N1; N2; N3) in base alla massa (rispettivamente non superiore a 3,5 tonnellate; superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate; superiore a 12 tonnellate).

Estende inoltre l'ambito di applicazione del regolamento includendo l'etichettatura dei veicoli.

Il paragrafo 3 modifica l'articolo 3 contenente le definizioni per chiarire la **definizione di 'massa di prova'** e di "veicoli a zero emissioni", nonché introdurre **definizioni** rilevanti per le disposizioni di **etichettatura dei veicoli**, quali "etichetta del veicolo", "punto vendita", "materiale promozionale" e "modello di veicolo".

Il paragrafo 4 modifica l'articolo 4 per introdurre la **conformità pluriennale**, ovvero consentire di valutare la conformità dei costruttori con gli obiettivi di emissione di CO₂ per il 2030, il 2031 e il 2032 (come già fatto per gli anni 2025, 2026 e 2027 tramite il regolamento sul rinvio delle sanzioni, v. [supra](#)) calcolando la media delle loro prestazioni sull'intero periodo, anziché annualmente.

Il paragrafo 5 sostituisce l'articolo 5 per prevedere i **super crediti per i piccoli veicoli elettrici** prodotti nell'UE.

In particolare, fino al 2034, ai fini del calcolo delle emissioni medie specifiche di CO₂ di un costruttore, ogni nuovo veicolo a zero emissioni identificato come piccolo veicolo elettrico e prodotto nell'UE sarà conteggiato come 1,3 veicoli.

Tale disposizione non si applica ai produttori che hanno formato un raggruppamento, a meno che tutti i produttori inclusi nel raggruppamento non facciano parte dello stesso gruppo di produttori collegati.

Il nuovo articolo 5 autorizza inoltre la Commissione ad adottare atti delegati per istituire una metodologia per determinare i criteri affinché un'auto sia considerata 'prodotta nell'UE'.

Il paragrafo 6 inserisce gli articoli 5a e 5b, che introducono rispettivamente nuove disposizioni sul **ruolo di alcuni carburanti rinnovabili sostenibili** e nuove disposizioni sul **ruolo dell'acciaio a basso contenuto di carbonio prodotto nell'UE**. In particolare, ai sensi del nuovo articolo 5a, a partire dal 2035, la Commissione calcolerà, per ciascun produttore, i crediti basati sui risparmi delle emissioni di gas serra ottenuti dall'uso di alcuni carburanti rinnovabili sostenibili per compensare le emissioni di nuove autovetture e furgoni immatricolati nell'anno civile. Stabilisce quindi anche le modalità di calcolo di tali crediti.

Tale disposizione non si applica ai produttori che hanno formato un raggruppamento, a meno che tutti i produttori inclusi nel raggruppamento non facciano parte dello stesso gruppo di produttori collegati.

I carburanti considerati idonei sono i **carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO)**, i **biocarburanti** e i **biogas**, di cui alla [direttiva](#) sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, che rispettino i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti dalla medesima direttiva e, nel caso dei biocarburanti e dei biogas, siano anche prodotti dalle materie prime specificate dall'allegato IX della direttiva stessa.

Tali carburanti potranno contribuire alla riduzione delle emissioni medie specifiche di CO₂ di un produttore in **misura non superiore al 3% dell'obiettivo**.

I biocarburanti e i biogas prodotti dalle materie prime elencate nella parte B del citato allegato IX, il cui contributo al conseguimento degli obiettivi di aumento dell'energia rinnovabile e riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra è limitato, potranno contribuire in misura non superiore all'1% dell'obiettivo.

Ai sensi del nuovo articolo 5b, invece, a partire dal 2035, un produttore per compensare le emissioni dei veicoli immatricolati nell'anno civile deve ottenere **crediti per acciaio a basso contenuto di carbonio** prodotto.

Tale previsione non si applica a quei veicoli il cui contributo alle emissioni medie è già coperto dall'articolo 5a e non si applica ai produttori che hanno formato un raggruppamento, a meno che tutti i produttori inclusi nel raggruppamento non facciano parte dello stesso gruppo di produttori collegati.

L'articolo 5b stabilisce a tal fine le modalità di calcolo di questa tipologia di crediti, specificando che **non** devono ridurre le emissioni specifiche medie di CO₂ di un produttore di **oltre il 7% rispetto all'obiettivo**.

Conferisce inoltre alla Commissione il potere di specificare, tramite atti di esecuzione, le regole e le procedure dettagliate per il monitoraggio e la rendicontazione da parte dei produttori di tutti i dati necessari per il calcolo dei crediti e autorizza la stessa ad adottare atti delegati per istituire una metodologia per determinare le caratteristiche dell'acciaio a basso contenuto di carbonio e

l'intensità delle emissioni di CO₂ dell'acciaio come punto di riferimento per il calcolo di questi crediti.

Confindustria ritiene che in tal modo la Commissione europea sia venuta incontro alle istanze industriali di apertura alla neutralità tecnologica, seppur con una portata limitata. Infatti, il ruolo dei carburanti rinnovabili sostenibili e dell'acciaio verde rimane limitato nel suo impatto e significativamente inferiore rispetto al reale potenziale di mercato.

Il paragrafo 7 modifica l'articolo 6 per specificare che gli accordi per la costituzione di raggruppamenti tra costruttori per l'anno solare 2030 o 2031 dovrebbero essere stipulati entro il 31 dicembre 2032.

Il paragrafo 8 modifica l'articolo 7 per stabilire, tra l'altro, che ai fini della corrispondenza riguardante il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni medie di cui al medesimo articolo ogni produttore deve nominare un punto di contatto.

Il paragrafo 9 modifica l'articolo 8 per introdurre modifiche conseguenti.

Il paragrafo 10 modifica l'articolo 15 per stabilire che la Commissione nel **2035** e **ogni cinque anni** successivi deve **valutare l'efficacia del regolamento**, e **modificarlo**, se opportuno, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi, al fine di mantenere l'allineamento con l'obiettivo vincolante di neutralità climatica per il 2050.

Il paragrafo 11 inserisce gli articoli 15a e 15b.

Il nuovo articolo 15a stabilisce gli **obblighi dei produttori e distributori riguardo all'etichettatura dei veicoli**.

In particolare i distributori devono assicurarsi che un'**etichetta**, come indicata nel nuovo allegato sull'etichettatura dei veicoli (allegato IIIa) e che includa le informazioni ivi menzionate, sia **applicata o esposta**, in modo chiaramente visibile e leggibile nella sua interezza, vicino a ogni veicolo offerto in vendita o a noleggio nei loro punti vendita.

In aggiunta all'etichetta, il distributore deve informare il potenziale acquirente di un **veicolo usato** a zero emissioni o di un veicolo ibrido elettrico con ricarica esterna dello **stato attuale della batteria**.

I produttori e i distributori, a seconda dei casi, devono inoltre assicurarsi che l'etichetta del veicolo sia inclusa in qualsiasi **materiale promozionale** relativo alla vendita o al *leasing* per ciascun veicolo, inclusi i veicoli offerti in vendita o in *leasing* su internet. Se il materiale promozionale dovesse riguardare uno o più modelli di veicoli, deve includere i valori di tutti i veicoli a cui si riferisce o l'intervallo tra i valori più bassi e più alti.

Il materiale promozionale distribuito su mezzi elettronici che consente ai consumatori di configurare un veicolo specifico deve mostrare chiaramente agli

stessi come diverse attrezzature specifiche e extra opzionali influenzino i valori dei parametri tecnici di cui all'allegato sull'etichettatura dei veicoli.

L'articolo 15a prevede altresì che entro 12 mesi dall'entrata in vigore del regolamento, la Commissione istituisca un **database pubblicamente accessibile** che fornisca informazioni relative all'etichettatura dei veicoli per i modelli immessi sul mercato. I produttori devono inserire nel **database** le informazioni, corrette, accurate e aggiornate, per ciascun modello di veicolo per il quale sono state immesse nuove unità sul mercato e la Commissione è autorizzata a specificare, tramite atti di esecuzione i dettagli operativi del **database**.

I produttori e i distributori non devono fornire o mostrare etichette che non siano conformi al regolamento e quando un fornitore di servizi consente la vendita di veicoli tramite il proprio sito internet, deve consentire l'esposizione dell'etichetta.

Per modificare l'allegato sull'etichettatura dei veicoli, includendo ulteriori informazioni rilevanti per i consumatori e per specificare la metodologia per determinare il parametro "prodotto nell'UE", l'articolo 15a fornisce alla Commissione europea il potere di adottare atti delegati.

Il nuovo articolo 15b stabilisce invece **gli obblighi degli stati in materia di etichettatura dei veicoli**.

Prevede, tra l'altro, che gli Stati membri debbano designare un'autorità di sorveglianza dei mercati, responsabile di garantire il rispetto delle misure previste sull'etichettatura dei veicoli, nonché stabilire sanzioni efficaci, proporzionate e dissuadenti e meccanismi di esecuzione applicabili in caso di violazioni, da notificare alla Commissione europea entro 12 mesi dall'entrata in vigore del regolamento. Gli Stati membri dovranno notificare anche qualsiasi successiva modifica in questo senso.

Il paragrafo 12 modifica l'articolo 17 per stabilire le modalità di esercizio delle deleghe da parte della Commissione europea.

L'articolo 2 abroga la direttiva sull'etichettatura dei veicoli.

L'articolo 3 riguarda l'entrata in vigore che avverrà 20 giorni dopo la pubblicazione del regolamento in Gazzetta ufficiale.

Le disposizioni sui super crediti per i piccoli veicoli a zero emissioni si applicano a partire dall'anno successivo alla data di applicazione dell'omnibus automobilistico.

Le disposizioni sull'etichettatura dei veicoli e l'abrogazione della precedente direttiva si applicano a partire da 12 mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento.

Base giuridica

La base giuridica delle proposte è costituita dall'**articolo 192, paragrafo 1** del **TFUE**, che stabilisce che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la **procedura legislativa ordinaria**, decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'UE per realizzare gli **obiettivi** dell'articolo 191 in materia di **politica ambientale**.

Sussidiarietà

La Commissione europea considera **la proposta sui veicoli pesanti coerente con il principio di sussidiarietà**, in quanto la modifica del regolamento sulle emissioni dei veicoli pesanti tesa a garantire una flessibilità aggiuntiva non può essere realizzata dagli Stati membri.

La Commissione individua inoltre il **valore aggiunto** della proposta nel fatto che il coordinamento dell'azione per il clima deve essere svolto a livello europeo poiché i **cambiamenti climatici rappresentano un problema transfrontaliero**, che non può essere risolto unicamente con un'azione nazionale o locale.

Rispetto alla **proposta sui veicoli aziendali** la Commissione sottolinea che da sole, le attuali misure nazionali non possono stimolare la necessaria accelerazione dei veicoli a zero e a basse emissioni nell'UE in misura sufficiente a sostenere anche l'industria automobilistica nella sua duplice transizione. È pertanto **preferibile** una **spinta normativa coerente** con obiettivi obbligatori per gli Stati membri.

La Commissione sostiene che il **valore aggiunto** dell'intervento derivi da diversi fattori. In primo luogo gli obiettivi nazionali per gli Stati membri stimoleranno un maggiore utilizzo di veicoli a zero e basse emissioni da parte dei gestori di flotte aziendali, creando un **segnale di domanda** per i costruttori di veicoli e i fornitori di infrastrutture di ricarica, fornendo nel contempo certezza e promuovendo in tal modo la competitività dell'industria automobilistica dell'UE.

Questo segnale di domanda in tutto il mercato unico sosterrà altresì gli obiettivi del piano d'azione industriale per il settore automobilistico rafforzando la certezza degli investimenti, promuovendo l'innovazione ed espandendo le catene del valore a zero e a basse emissioni.

Le **misure esistenti sul versante dell'offerta** a livello di UE, come i livelli di prestazione per le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni, saranno **integrate più efficacemente** da misure sul versante della domanda adottate allo stesso livello anziché dalle attuali misure nazionali.

Un'azione a livello di UE può promuovere altresì un impatto più rapido sul mercato e comportare una **riduzione della frammentazione e dei costi amministrativi** e di conformità per gli operatori transfrontalieri, **un accesso più equo ai veicoli a zero emissioni**, anche usati, in tutti gli Stati membri, nonché

riduzioni delle emissioni più rapide ed efficaci da parte di flotte con chilometraggio elevato rispetto a regimi nazionali non coordinati.

La **proposta sui veicoli leggeri** è accompagnata da una [griglia di sussidiarietà](#) che giustifica, insieme alla relazione illustrativa, la **necessità** e il **valore aggiunto dell'azione dell'UE**.

La Commissione sottolinea che poiché gli obiettivi sulle emissioni di CO₂ per i veicoli e i requisiti di etichettatura delle auto sono fissati a livello UE, gli **obiettivi** di questa iniziativa **possono essere raggiunti solo a livello dell'UE**.

Individua inoltre il valore aggiunto dell'iniziativa nel fatto che un'**azione coordinata dell'UE** può integrare e rafforzare efficacemente l'azione nazionale, regionale e locale, essendo il **cambiamento climatico** un **problema transfrontaliero**.

Proporzionalità

La Commissione ritiene la **proposta sui veicoli pesanti coerente con il principio di proporzionalità**, poiché si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, offrendo nel contempo ai costruttori di veicoli una maggiore flessibilità in termini di conformità, pur mantenendo il livello di ambizione degli obiettivi.

Con riferimento alla **proposta sui veicoli aziendali** la Commissione sostiene che l'approccio adottato garantisce la **piena proporzionalità** in quanto l'azione a livello di UE è limitata a quanto necessario per sostenere la decarbonizzazione del settore del trasporto su strada dell'UE, salvaguarda la competitività dell'industria automobilistica dell'UE e garantisce una transizione equa.

A questo proposito la Commissione sottolinea che la proposta lascia **piena flessibilità agli Stati membri** per quanto concerne le misure volte a incentivare l'uso di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni da parte di grandi imprese.

Gli obiettivi nazionali sono fissati a **livelli diversi di ambizione per le autovetture e i furgoni** e sono inoltre **differenziati tra gli Stati membri** per tenere conto delle diverse situazioni e delle caratteristiche specifiche, in relazione alla capacità della loro economia di far fronte ai costi di capitale iniziali più elevati per i veicoli a zero emissioni.

Per **rispettare il principio della neutralità tecnologica** e per lasciare sufficiente flessibilità agli Stati membri, inoltre, la proposta fissa obiettivi nazionali che possono essere conseguiti attraverso la **quota combinata di veicoli a zero emissioni e veicoli a basse emissioni**, pur fissando un sotto-obiettivo specifico per la quota di veicoli a zero emissioni, fornendo così un segnale di mercato sufficientemente chiaro e contribuendo adeguatamente al conseguimento

dell'obiettivo di decarbonizzazione del trasporto su strada, anche alla luce delle disposizioni del regolamento sui livelli di emissioni dei veicoli leggeri.

Con riferimento alla **proposta sui veicoli leggeri** la Commissione europea sottolinea che rispetta il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per raggiungere gli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni di gas serra in modo economico, garantendo al contempo equità e integrità ambientale.

Scelta dell'atto giuridico

La **proposta sui veicoli pesanti modifica il regolamento** sulle emissioni dei veicoli pesanti, limitatamente all'offerta di ulteriore flessibilità per i periodi di adempimento, e pertanto la Commissione ritiene che dovrebbe assumere la **stessa forma di atto**, ossia un **regolamento**.

Con riferimento alla **proposta sui veicoli aziendali** la Commissione sostiene che gli **obiettivi** sono **conseguiti al meglio mediante un regolamento**. Ciò è importante al fine di fornire i segnali necessari all'industria automobilistica, nonché ai fornitori di ricarica ed energia elettrica in un momento critico delle decisioni strategiche relative agli investimenti in nuove catene di produzione e infrastrutture energetiche, creando nel contempo certezza per i gestori di grandi flotte in merito a norme di mercato coerenti in tutta l'UE.

Con riferimento alla **proposta sui veicoli leggeri il regolamento** viene ritenuto dalla Commissione l'**unico strumento giuridico appropriato**, in quanto in primo luogo modifica un regolamento ed in secondo luogo, abrogando e sostituendo la direttiva sull'etichettatura dei veicoli, prevede disposizioni dettagliate e direttamente applicabili, garantendo che i requisiti legali vengano attuati simultaneamente e in modo armonizzato in tutto l'Unione.

Ciò anche tenuto conto dei risultati della valutazione nonché delle principali modifiche necessarie alle norme esistenti e dell'obiettivo di migliorare il funzionamento del mercato interno.

Esame presso le Istituzioni dell'UE

Le proposte sono esaminate secondo la **procedura legislativa ordinaria**.

Al Parlamento europeo la proposta sui veicoli pesanti è stata assegnata alla Commissione Ambiente, clima e sicurezza alimentare (ENVI), mentre le altre due proposte non sono ancora state assegnate.

Esame presso altri parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal sito IPEX, l'[esame](#) della proposta sui **veicoli pesanti** risulta avviato da parte dei parlamenti di **Danimarca, Finlandia, Svezia, Lettonia** e dal **senato ceco**. L'[esame](#) della proposta sui **veicoli aziendali** risulta avviato da parte dei parlamenti di **Svezia, Lettonia** e dal **senato ceco**. L'[esame](#)

della proposta sui **veicoli leggeri** risulta avviato dal parlamento della **Lettonia**, della Svezia e dal **senato ceco**.

Nessuna di tali assemblee ha segnalato di aver individuato al momento aspetti rilevanti o comunque di avere informazioni importanti da scambiare.