

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII**  
n. **26**

## X COMMISSIONE (ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

### **DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO SULLA:**

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni: decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 *final*)

---

*Approvato il 17 giugno 2025*

---

**DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo),

esaminata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera dei deputati, la comunicazione della Commissione europea relativa alla « Decarbonizzazione delle flotte aziendali » (COM(2025)96);

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame del documento;

*premesso che:*

la comunicazione rappresenta una delle iniziative più importanti adottate nel contesto della bussola per la competitività dell'UE e del patto per l'industria pulita, strategie che la Commissione europea ha recentemente adottato con l'obiettivo di colmare il *deficit* di innovazione con i principali concorrenti dell'UE, creare un nesso tra decarbonizzazione e competitività, ridurre le dipendenze e aumentare la sicurezza;

costituisce inoltre parte integrante del « Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo » (COM(2025)95) che illustra le azioni per contribuire alla competitività globale dell'industria automobilistica europea e al mantenimento di una solida base produttiva europea;

sottolineato il carattere strategico dell'industria automobilistica europea, caratterizzata tra l'altro dalla presenza di costruttori *leader* a livello mondiale, per il tessuto economico, sociale ed occupazionale del continente, nonché il grande valore dell'intera filiera europea dei produttori di componentistica e sottosistemi, tanto per le capacità e competenze, quanto per il numero di addetti impiegati;

osservato, tuttavia, che l'industria automobilistica europea affronta sfide che ne mettono a repentaglio la competitività sul piano internazionale, come la transizione ecologica, la digitalizzazione e la crescita della concorrenza di costruttori dei paesi extra UE, e che esse non sono state affrontate adeguatamente dall'Unione europea, che si è concentrata sul rispetto formale delle regole, con un approccio ideologico verso gli obiettivi climatici e una regolamentazione eccessiva;

ritenuto pertanto indispensabile che l'Unione europea affronti, d'ora in avanti, il tema dell'impatto ambientale dei trasporti con un approccio diverso, non ideologico, che guardi alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> tenendo anche conto della sostenibilità industriale e produttiva del continente;

*premesso altresì che in base ai dati della Commissione europea:*

le immatricolazioni di veicoli aziendali sono responsabili di circa il 60 per cento di tutte le immatricolazioni di autovetture nuove nell'UE;

con 290 milioni di veicoli in Europa, ancora in larga parte alimentati da motori a combustione, il settore delle flotte aziendali ha un grande potenziale per produrre impatti rilevanti in termini di decarbonizzazione;

tale potenziale fatica tuttavia ad attivarsi a livello medio nell'UE: negli ultimi anni, infatti, la quota di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali ha perso terreno rispetto a quella rilevata nelle vendite ai privati. Anche nel corso del 2024 si è registrato un rallentamento nella vendita di tali veicoli, in particolare in relazione alle vetture elettriche;

i mercati delle flotte aziendali, i soggetti che vi operano e i loro modelli imprenditoriali si contraddistinguono per una notevole eterogeneità all'interno dell'Unione europea; a seconda del segmento di mercato, gli operatori possono avere dimensioni molto grandi e gestire migliaia di veicoli o dimensioni molto piccole e gestire solo pochi veicoli;

i gestori delle flotte, e in particolare quelle di dimensioni maggiori, si trovano spesso in una posizione migliore per negoziare i prezzi per l'acquisto di veicoli e possono altresì beneficiare di vari incentivi fiscali, quali norme favorevoli in materia di ammortamento fiscale, detrazione dell'IVA o un trattamento favorevole in termini di prestazioni in natura;

è il caso, ad esempio, del *leasing* delle autovetture, un mercato consolidato, che è dominato da un numero relativamente esiguo di grandi operatori responsabili di circa 3 milioni di immatricolazioni di veicoli nuovi ogni anno (circa il 30 per cento delle vendite di autovetture nuove);

attualmente gli Stati membri sostengono il mercato delle autovetture aziendali con oltre 40 miliardi di euro l'anno (fino a 16 miliardi l'Italia) attraverso sovvenzioni o trattamenti fiscali e che la maggior parte di tale importo è utilizzata a favore di veicoli convenzionali;

*considerato che la comunicazione in oggetto:*

in linea generale, delinea un approccio che potrebbe potenzialmente distorcere il mercato poiché eccessivamente sbilanciato sull'elettrico. Non prende nella giusta considerazione, come richiesto con insistenza dal Governo italiano, un approccio basato sulla neutralità tecnologica, che permetta l'utilizzo anche di combustibili alternativi;

soltanto un approccio basato sulla neutralità tecnologica potrebbe assicurare una transizione sostenibile senza interferire troppo con le dinamiche di mercato. Diversamente da quanto avvenuto in passato, le esigenze della transizione ambientale devono essere temperate con le esigenze, altrettanto importanti, della competitività delle imprese;

preannuncia la presentazione, entro la fine dell'anno, di una proposta legislativa sulle flotte aziendali, che sarà preceduta da un dialogo ad alto livello con i portatori di interessi pertinenti al fine di

discutere le misure e le opzioni di intervento in materia di flotte aziendali, come pure le dinamiche e le esigenze del mercato;

anche con riguardo alla proposta legislativa, non chiarisce tuttavia se essa adotterà o meno il principio della neutralità tecnologica, limitandosi ad affermare che, nel preparare l'iniziativa, la Commissione esaminerà aspetti diversi, tra i quali la valutazione delle tecnologie. Se non dovesse adottarlo e prevedesse l'introduzione obbligatoria di veicoli elettrici nel mercato delle flotte aziendali, quest'ultimo potrebbe risentirne in termini di aumento considerevole dei costi per le imprese e di rallentamento del rinnovo delle flotte;

dovrebbe essere più circostanziata sul tema, essenziale, delle risorse. Per aiutare le imprese a rinnovare il parco delle flotte aziendali, decarbonizzandolo, è indispensabile stanziare considerevoli risorse europee, altrimenti le imprese non riusciranno a implementare standard ambientali senza perdere competitività;

dovrebbe considerare maggiormente le peculiarità di ciascun mercato nazionale. L'eterogeneità del tessuto imprenditoriale europeo impone infatti un approccio più flessibile, con un sostegno mirato per le PMI;

dovrebbe comprendere misure più concrete su semplificazione, chiarezza normativa e riduzione degli oneri burocratici, che sono elementi indispensabili per conseguire l'obiettivo, condivisibile, di svecchiare il parco circolante europeo dei veicoli aziendali, e non limitarsi, anche in questo caso, ad affermare che, nel preparare la richiamata iniziativa legislativa, la Commissione esaminerà la necessità di garantire la competitività riducendo nel contempo gli oneri di comunicazione e amministrativi per le imprese e in particolare per le PMI;

dovrebbe includere misure concrete anche per incentivare l'acquisto di veicoli aziendali con più alto valore di contenuto UE;

definisce, in questo caso opportunamente, per la prima volta, le flotte aziendali, per le quali manca una specifica definizione normativa ma che, ai fini della comunicazione stessa, abbraccia in sostanza tutti i veicoli immatricolati da una persona giuridica (e non da persona fisica);

riconosce, opportunamente, il ruolo importante della tassazione per decarbonizzare le flotte aziendali ma anche qui sembra fare riferimento solo al comparto dell'elettrico nonché appare carente sotto il profilo dell'incentivazione a migliorare il coordinamento dei regimi fiscali degli Stati membri a supporto dell'acquisto di veicoli aziendali meno inquinanti;

annuncia che valuterà la possibilità di eliminare progressivamente la detrazione dell'IVA relativa ai veicoli convenzionali senza tuttavia considerare attentamente l'eventuale effetto di distorsione e freno che tale misura potrebbe generare su un mercato europeo già molto provato;

osservato che il dialogo strategico in corso sul futuro dell'industria automobilistica europea dovrebbe assumere carattere permanente e si dovrebbe prevedere un maggior coinvolgimento delle associazioni

rappresentative di piccole imprese che operano nella filiera *automotive* e di quelle del settore dell'autotrasporto;

ritenuto, infine, pienamente condivisibile il contenuto del parere adottato dalla X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei deputati in merito al richiamato Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025)95). È in particolare assolutamente necessario ripensare profondamente i regolamenti UE in materia di emissioni dei veicoli, eliminando il bando relativo ai motori a combustione interna e adottando un nuovo approccio metodologico sul calcolo delle emissioni che, nel rispetto rigoroso del principio della neutralità tecnologica, le monitori e calcoli nell'arco dell'intero ciclo di vita di un veicolo;

ritiene indispensabile che la comunicazione in oggetto sia modificata nei termini seguenti:

*a)* chiarisca che il processo di decarbonizzazione dei veicoli aziendali non si basa soltanto sull'elettrificazione, ma sulla piena applicazione del principio della neutralità tecnologica, che include l'idrogeno e i biocarburanti, e che tra l'altro garantisce un forte effetto immediato in termini di riduzione delle emissioni;

*b)* anticipi espressamente che il principio della neutralità tecnologica sarà alla base anche della preannunciata proposta legislativa sulle flotte aziendali;

*c)* allo scopo di rinnovare il parco circolante europeo dei veicoli aziendali, decarbonizzandolo, contenga impegni più concreti per introdurre incentivi, fiscali e non fiscali, e misure agevolative a favore della domanda da parte delle imprese, in particolare delle PMI;

*d)* in particolare, preveda l'istituzione di un Fondo europeo a supporto delle imprese che rinnovano le flotte aziendali e investono in veicoli di ultima generazione, in un'ottica tecnologicamente neutrale;

*e)* allo stesso modo, contenga azioni concrete finalizzate ad assicurare uno stretto coordinamento dei regimi fiscali a livello UE sui veicoli delle flotte aziendali;

*f)* contenga reali misure di semplificazione, chiarezza normativa e riduzione degli oneri burocratici – e non soltanto impegni ad adottarle in futuro – in grado di ribaltare completamente l'approccio adottato dall'UE negli ultimi anni, che ha accumulato regole, scadenze e sanzioni, spesso in modo poco coerente, a danno della competitività;

*g)* consideri se non sia più opportuno mantenere la detrazione dell'IVA relativa ai veicoli convenzionali;

*h)* assicuri un quadro favorevole per l'acquisto agevolato di vetture aziendali prodotte in Europa, nonché per indirizzare le imprese verso la scelta di veicoli aziendali compatti e leggeri e non solo verso veicoli grandi, pesanti, ingombranti e che consumano di più;

*i)* valuti attentamente l'opportunità di adottare iniziative, anche di politica fiscale, in favore del *car sharing* e del noleggio, sia a breve che a lungo termine.



\*190180155200\*