

XIV Commissione Politiche dell'Unione Europea della Camera dei Deputati

Audizione Parlamentare del 14 maggio 2025 su :

" Esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 al fine di introdurre ulteriore flessibilità per quanto riguarda il calcolo della conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi per gli anni civili dal 2025 al 2027 (COM(2025) 136 final - rel. Candiani)"

POSITION PAPER

Il presente documento vuole fornire un contributo operativo di **supporto alle decisioni del Parlamento Italiano**, con particolare riferimento per le Commissioni Parlamentari coinvolte nelle scelte relative alle politiche Europee per la transizione energetica del comparto dei trasporti.

Il dialogo tra istituzioni e stakeholder del comparto è determinante per individuare soluzioni tangibili, in grado di accompagnare la filiera in modo ordinato e razionale nella complessa fase di decarbonizzazione e transizione tecnologica.

POLITICHE UE

La nostra posizione

FEDERAUTO manifesta la sua preoccupazione per l'**approccio davvero poco aderente alle dinamiche del mercato reale** da parte delle Commissioni UE nel definire le linee programmatiche destinate a regolare il comparto dell'Automotive del futuro.

Nello specifico, FEDERAUTO manifesta **insoddisfazione sui contenuti complessivi dell'“Industrial Action Plan for the European Automotive Sector”** presentato dalla Commissione Europea lo scorso 5 marzo come cornice di programmazione per la transizione tecnologica del comparto Automotive.

L'Action Plan continua nel solco di una impostazione **dirigistica e strategicamente debole**, aggiungendo generici indirizzi a supporto di una sola tecnologia, quella del veicolo elettrico.

Nella sostanza, FEDERAUTO ritiene deludente l'Action Plan Automotive perché – a dispetto delle premesse – **non prevede nuovi stanziamenti (da elargire con il principio della neutralità tecnologica, il parco circolante obsoleto è il nostro principale avversario) di risorse adeguate**, al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie.

Viene disatteso l'approccio pluri-tecnologico del recente “Clean Industrial Deal”, di cui l'“Action Plan Automotive” dovrebbe rappresentarne il framework di programmazione per il settore dell'Automotive, limitandosi ad una serie di inviti e raccomandazioni agli Stati Membri affinché promuovano misure di incentivazione a favore del veicolo elettrico.

Di fatto, i Dealer continuano e continueranno ad essere sottoposti a **pressioni commerciali per l'immatricolazione dei veicoli elettrici che il mercato non assorbe** in una misura compatibile con gli astratti target della regolamentazione europea.

Nonostante la sostanziale assenza di un indirizzo compiuto e credibile da parte dell'Action Plan della Commissione UE, Federauto ritiene indispensabile introdurre la necessaria **flessibilità metodologica** nel calcolo della conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂, nel quadro di una **maggiore sussidiarietà e coerenza** del quadro regolamentare europeo, in grado di traguardare in modo più corretto e puntuale i target di decarbonizzazione del sistema, senza compromettere la tenuta dell'intera filiera europea dell'Automotive.

POLITICHE UE

Linee d'azione generale

FEDERAUTO si riconosce nella rotta tracciata nel **"Non-Paper sulle prospettive dell'Automotive"** promosso dal Governo italiano che definisce le linee strategiche per una **revisione complessiva del pacchetto "Green Deal Automotive"**, sia per ciò che riguarda la necessità di **rendere più flessibili le regole sulle multe CAFE anche per gli HDV**, non solo per i LDV, sia per ciò che riguarda il principio della **"neutralità tecnologica"**, per rendere anche i carburanti rinnovabili – in primis, **Biofuels, HVO e Biometano** – vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti.

FEDERAUTO, pertanto, ritiene indispensabile che l'Action Plan Automotive della Commissione sia implementato dall'Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, a partire dalla profonda revisione, in senso pragmatico e pluri-tecnologico, dei Regolamenti sui target CO₂, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti.

Occorre innanzitutto applicare le **clausole di revisione** dei Regolamenti EU/2023/851 sui target di emissione CO₂ degli LDV e EU/2024/1610 sui target di emissione CO₂ degli HDV, **anticipando di almeno 1 anno** non solo la scadenza da 2026 a 2025 per gli LDV, ma anche da 2027 a 2026 per gli HDV.

Si tratta quindi di **revisionare l'approccio metodologico sul calcolo della CO₂**, superando il dogma delle emissioni al tubo di scarico (TTW), modificando sia il Regolamento per le autovetture (LDV) che quello per i veicoli pesanti (HDV) rispettando rigorosamente il principio della **"neutralità tecnologica"**, anche ricorrendo ad un **"Carbon Correction Factor"**, in grado di considerare "zero emission"* (o "low emission") tutti i veicoli alimentati da Biocombustibili, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

Nel merito, è essenziale che la Commissione rediga entro il 2025 una approfondita e imparziale relazione su come **promuovere i Biocarburanti (o Renewable Fuels: Biofuels, Biometano, RFBNO, Bioetanolo, ecc.)**, ai sensi dell'art. 1.18.2 del Regolamento EU/2024/1610 sui target di emissione CO₂ degli HDV.

*AGCM, moral suation, indica di evitare tale terminologia (PS12794-PS12819 - Eliminati green claim sui siti di veicoli elettrici xevcars.it e microlino-car.com)

In particolare, su alcuni siti web, erano presenti "green claim" - relativi all'assenza di emissioni o di impatto sull'ambiente o alla totale sostenibilità ambientale di questi veicoli - del tutto assoluti e generici (es. "100% sostenibile", "100% Green", "Zero emissioni", "Impatto zero sull'ambiente", "ECO"). Inoltre non si indicava a quale aspetto e/o fase del ciclo di vita del prodotto si riferivano (es. produzione del veicolo e delle batterie, distribuzione, utilizzo, smaltimento del veicolo e delle batterie), considerando che occorre tener conto, tra l'altro, delle emissioni legate al mix dell'energia elettrica normalmente necessaria per la ricarica delle batterie ed all'uso delle autovetture.

Sussidiarietà e coerenza regolamentare

FEDERAUTO **considera i fattori di sussidiarietà e coerenza legislativa e regolamentare come uno degli elementi critici più evidenti** dell'impianto normativo concepito negli ultimi anni dalle Istituzioni UE in materia di Automotive.

E' sorprendente la disinvoltura con cui le Istituzioni UE abbiano contraddetto se stesse legiferando sulla base di **criteri metodologici incoerenti e non allineati**, in un contesto di norme e regolamenti che definiscono misure e indirizzi che si poggiano su logiche di volta in volta differenti, in base alla specifica destinazione delle misure stesse, a dispetto di qualsiasi evidenza tecnico-scientifica sulla necessità di adottare la stessa impostazione metodologica per regolare correttamente e coerentemente uno stesso comparto industriale e produttivo.

Basti pensare alla totale **assenza di sussidiarietà** che emerge dall'approccio metodologico che è alla base dei **Regolamenti sui target di emissione della CO2 applicati a LDV e HDV**, che si fondano su un criterio di calcolo delle emissioni esclusivamente e superficialmente **"al tailpipe"**, ossia al terminale di scarico del veicolo, valorizzando così solo i veicoli elettrici, rispetto alla **Direttiva RED II/III**, che definisce i macro-obiettivi di decarbonizzazione per tutti i comparti industriali e produttivi, indicando nei suoi allegati tecnici le potenziali riduzioni di emissione di CO2 di ciascun vettore energetico – inclusi quelli utilizzati e utilizzabili nel settore dei trasporti – attraverso un calcolo che tiene conto dell'intero **ciclo di vita attiva dei prodotti energetici**, valorizzando quindi – ai fini dei target di decarbonizzazione – tutti i carburanti da fonte rinnovabile.

Nel contempo, appaiono analogamente privi della necessaria sussidiarietà i medesimi **Regolamenti sui target di emissione della CO2 applicati a LDV e HDV**, che per l'appunto si fondano su un criterio di calcolo delle emissioni esclusivamente **"al tailpipe" (ciclo T-t-W)**, rispetto al criterio metodologico applicato nella normativa sulle **ESG (Environment/Social/Governance, ossia il "Counting Emission Regulation")** a carico delle imprese del comparto trasporti, che valuta le emissioni di climalteranti sulla base del **ciclo W-t-W**, che considera l'intero ciclo di utilizzo dei beni strumentali e produttivi dell'azienda (*veicoli inclusi*), includendo quindi la fonte energetica del vettore utilizzato.

L'impressione che se ne ricava – a fronte di una simile e palese assenza di coerenza regolamentare – è che le varie misure siano state **ritagliate su misura della tesi politico-ideologica** che la Commissione UE ha deciso di sostenere, **prescindendo dalla effettiva ricaduta della misura stessa in termini di benefici per i target di decarbonizzazione** e dai possibili effetti negativi (*che si stanno rivelando distruttivi, per molti aspetti*) per la sostenibilità economico-produttiva della filiera dell'Automotive.

FEDERAUTO considera la sostanziale assenza di sussidiarietà e di coerenza normativa come una chiave essenziale delle criticità applicative dell'intero pacchetto "Green Deal Automotive" elaborato dalla precedente Commissione UE.

Occorre quindi aprire una stagione di profonda revisione dell'assetto regolamentare relativo alla transizione tecnologica del settore Automotive, partendo da una correzione dei pacchetti di programmazione che devono includere un impianto normativo costruito sulla base del **principio di sussidiarietà e coerenza tecnica e metodologica**, oltre che di **neutralità tecnologica**.

Per questo, occorre **rimuovere la prassi adottata dalla tecnostruttura della Commissione UE di avvalersi delle consulenze da parte di soggetti terzi**, in particolare la tendenza ad affidare delicati e complessi compiti di identificazione dei criteri tecnico-metodologici da porre alla base dei Regolamenti in materia di Automotive a **soggetti privi di know-how** tecnico-scientifico nel settore dell'Automotive, come **ONG e/o Onlus "ambientaliste"**, che – nel recente passato – hanno finito

per condizionare fortemente le proposte legislative della Commissione UE mediante analisi e valutazioni fortemente ideologizzate e finalizzate esclusivamente a promuovere una tecnologia (*quella dell'auto elettrica*) a discapito di tutte le altre, prescindendo del tutto dalle reali dinamiche dalla domanda e del mercato.

Si tratta di una prassi che si è consolidata nell'ambito del precedente mandato della Commissione UE che, non solo ha generato un impianto legislativo privo di sussidiarietà e coerenza, ma ha anche prestato il fianco a sospetti sul possibile **condizionamento di natura lobbistica** che potrebbe aver animato l'azione analitica ed elaborativa di simili soggetti consulenziali, essendo del tutto privi della necessaria preparazione per svolgere un'attività autonoma e scevra da interessati condizionamenti esterni.

FEDERAUTO considera quindi essenziale che siano revisionate le regole di ingaggio da parte della Commissione UE per le attività di advising nel settore dell'Automotive, **escludendo alla radice la possibilità di affidare consulenze esterne in materia di metodologie e applicazioni tecnico-scientifiche da porre alla base dei Regolamenti di comparto a ONG e/o Onlus**, riservando gli appalti consulenziali esclusivamente a soggetti di comprovata esperienza, terzietà e indipendenza elaborativa in materia di ricerca tecnica ed accademica nel settore dell'Automotive.

NOTA SULLE INFLUENZE RISCONTRATE NEI DOCUMENTI DELLA EC, UN ESEMPIO:

Bruxelles, 5.3.2025

COM(2025) 96 final

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,

AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E

AL COMITATO DELLE REGIONI

Decarbonizzazione delle flotte aziendali

Questo documento riporta "Attualmente gli Stati membri sostengono il mercato delle autovetture aziendali con oltre 40 miliardi di EUR l'anno... in favore di veicoli convenzionali. Sebbene la situazione vari da uno Stato membro all'altro, ...come, ad esempio, fino a 16 miliardi di EUR l'anno in Italia, ..."

Dalla lettura di questo passaggio sembrerebbe che L'Italia sia "il caso peggiore" in Europa e che il regime della tassazione delle auto aziendali in Italia sia il più favorevole in EU.

Invece lo studio da cui è tratto questo numero, che è di Transport&Environment confronta (https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024-1014_TE-Company-car-fossil-fuel-subsidies_Final-report_Addressed_Comments_2024-10-15-100425_uqws.pdf), con una metodologia tutta da verificare Francia, Germania, Polonia, Italia, Regno Unito e Spagna **SENZA PER ALTRO TENERE CONTO DELLA RECENTE MODIFICA DELLA TASSAZIONE DELLE AUTO AZIENDALI IN UNO PROMISCUO AI DIPENDENTI CHE PREMIA SOLO I VEICOLI ELETTRICI E PLUG IN.** La Comunicazione parla a riguardo di modifiche fiscali "da fare".

Sul fronte della deduzione dei costi e della detrazione IVA noi scontiamo un forte svantaggio rispetto ai principali partners EU. Rispetto alla metodologia seguita da T&E (per giungere ai citati 16MLD anno), si prende in considerazione il precedente regime fiscale delle auto aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti e lo si confronta con l'aumento di reddito lordo che l'impresa dovrebbe, in alternativa, garantire a un dipendente per metterlo in condizione di acquisire privatamente il medesimo veicolo, potendo, al tempo stesso, godere del medesimo salario netto.

Quindi la circostanza che in Italia la tassazione ordinariamente gravante sulla filiera automotive sia particolarmente gravosa, invece di essere "un titolo di merito" diventa un difetto, richiedendo un aumento di salario lordo del dipendente nello scenario alternativo, particolarmente alto... fino a 16 MLD. **E la realtà viene così rovesciata.**