

Bruxelles, 15 giugno 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Fascicolo interistituzionale:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga la direttiva 1999/94/CE - Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

1. Il 16 dicembre 2025 la Commissione ha presentato una proposta di modifica del regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei furgoni nuovi (in appresso la "proposta")¹, che comprende anche norme sull'etichettatura dei veicoli.
2. La proposta è stata presentata nell'ambito di un pacchetto per il settore automobilistico che include anche una proposta relativa ai veicoli aziendali puliti e proposte per la semplificazione della legislazione del settore ("pacchetto omnibus per il settore automobilistico").

¹ Docc. 17010/25 + ADD 1.

3. La proposta punta a un approccio più flessibile e tecnologicamente neutro, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato, mantenendo nel contempo la rotta verso la neutralità climatica, contribuendo alla sicurezza energetica e all'indipendenza attraverso l'abbandono graduale dell'utilizzo dei combustibili fossili nel trasporto su strada e mantenendo la prevedibilità per i fabbricanti e gli investitori nella transizione equa verso la mobilità a zero emissioni.

In particolare, propone di portare dal 100 % al 90 % gli obiettivi per il 2035 per le autovetture e i furgoni e dal 50 % al 40 % l'obiettivo per il 2030 per i furgoni e introduce nuove flessibilità per i costruttori in modo che possano conseguire i loro obiettivi specifici di riduzione delle emissioni: una valutazione della conformità su base pluriennale nel periodo 2030-2032, supercrediti fino al 2034 per i veicoli elettrici di piccole dimensioni "prodotti nell'UE" e, a partire dal 2035, crediti per l'uso di combustibili rinnovabili sostenibili e crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio "prodotto nell'UE". Le ultime due flessibilità devono essere utilizzate per compensare le restanti emissioni al fine di garantire la neutralità climatica della proposta. Rafforzano la neutralità tecnologica e tengono conto delle riduzioni delle emissioni al di là dei gas di scarico.

4. Il Consiglio "Ambiente" ha tenuto un dibattito orientativo sulla proposta il 17 marzo 2026, concentrandosi sugli elementi fondamentali del testo, vale a dire gli obiettivi di riduzione delle emissioni e le nuove flessibilità.
5. Al Parlamento europeo, Massimiliano SALINI (PPE, IT) è stato nominato relatore a nome della commissione ENVI. La votazione in plenaria è prevista per novembre 2026.
6. Il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il suo parere sulla proposta il 29 aprile 2026. Il Comitato delle regioni non ha ancora formulato il suo parere sulla proposta.
7. Nel prosieguo la presidenza illustra i progressi compiuti finora sulla proposta e fornisce un'ampia panoramica dello stato dei lavori sulle principali questioni in sospeso.

II. STATO DEI LAVORI

Osservazioni generali

8. La proposta è stata oggetto d'esame del gruppo "Ambiente" in varie riunioni, l'ultima il 21 maggio 2026.

9. Il dibattito orientativo in sede di Consiglio "Ambiente" di marzo e l'esame approfondito a livello di gruppo hanno consentito di individuare le principali questioni della proposta e le posizioni generali delle delegazioni al riguardo. Tuttavia, varie delegazioni mantengono riserve d'esame sull'intero testo o su parti di esso.
10. Inoltre, due disposizioni centrali della proposta — una sui supercrediti per i veicoli elettrici di piccole dimensioni "prodotti nell'UE" e l'altra sui crediti per l'acciaio "a basse emissioni" di carbonio "prodotto nell'UE" — sono strettamente interconnesse con la proposta omnibus per il settore automobilistico e con quella sul regolamento sull'accelerazione industriale. La proposta di regolamento sull'accelerazione industriale è stata presentata solo il 4 marzo 2026 e l'esame è ancora in una fase relativamente iniziale. Il 5 giugno 2026 si è tenuta una discussione sulle disposizioni interconnesse in sede di Comitato dei rappresentanti permanenti.
11. Sebbene la presidenza abbia portato avanti i lavori su tutti gli elementi della proposta, concretamente, in questa fase, si è concentrata sulla formulazione di un compromesso, in particolare per quanto riguarda l'etichettatura e questioni più tecniche. Ne è derivato un ampio accordo sull'ultimo testo di compromesso della presidenza, ma restano in sospeso alcune questioni, principalmente per quanto riguarda i veicoli usati e la menzione in etichetta dell'efficienza energetica dei veicoli. Alcune altre questioni in sospeso sono collegate alle principali questioni della proposta.
12. In linea generale, la presidenza è del parere che, per compiere ulteriori progressi sulla proposta, sarà necessario affrontare tutte le principali questioni in sospeso nell'ambito di un compromesso globale equilibrato.

Principali questioni in sospeso

13. Sin dall'inizio dell'esame della proposta è emerso chiaramente che le principali questioni politiche si articolano intorno agli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2035 e il 2030 e alle nuove flessibilità. In un contesto in cui il settore automobilistico europeo si trova ad affrontare sfide legate ai costi di produzione, alla sovraccapacità e alla crescente concorrenza globale, il dibattito si è concentrato sulla ricerca del giusto equilibrio tra mantenere la rotta verso la neutralità climatica e guidare l'elettrificazione, offrendo nel contempo ai costruttori maggiori opzioni e flessibilità per conseguire i loro obiettivi di riduzione delle emissioni, rafforzando in tal modo la neutralità tecnologica e garantendo parallelamente un'industria automobilistica forte e competitiva all'interno dell'UE. Secondo alcune delegazioni, la flessibilità per i costruttori e la neutralità tecnologica sono fondamentali per garantire la competitività dell'industria; per altre, invece, proseguire verso l'elettrificazione, seguendo il percorso e il ritmo attuali, è la via da seguire per rendere la competitività adeguata alle esigenze future.

In tale contesto, varie delegazioni desiderano ampliare la definizione di veicoli a zero emissioni per includervi i veicoli alimentati esclusivamente con combustibili "neutri in termini di emissioni di carbonio". Queste delegazioni propongono di includere nella definizione di "neutro in termini di emissioni di carbonio" tutti i tipi di combustibili rinnovabili elencati nella direttiva sulle energie rinnovabili. Una delegazione desidera ampliare la definizione per includervi i "combustibili rinnovabili, compresi i biocarburanti avanzati". Altre delegazioni sono invece contrarie, in quanto ritengono che la definizione dovrebbe continuare a basarsi sulle emissioni dei gas di scarico. Una delegazione suggerisce di passare a un approccio basato sulla valutazione dell'intero ciclo di vita.

Sono state inoltre avanzate considerazioni concernenti le differenze tra Stati membri, anche per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici e la realizzazione delle infrastrutture.

a) Obiettivi di riduzione delle emissioni

Un certo numero di delegazioni non si è ancora pronunciato in via definitiva o concreta sugli obiettivi di riduzione delle emissioni proposti. Le posizioni espresse divergono ampiamente.

14. Obiettivo per il 2030 per i furgoni

Se, da un lato, alcune delegazioni hanno espresso un chiaro sostegno per l'abbassamento dal 50 % al 40 % dell'obiettivo per il 2030 per i furgoni, dall'altro, molte mantengono riserve di merito o stanno ancora valutando la proposta. Varie delegazioni, pur accogliendo con favore la strada intrapresa, chiedono un ulteriore abbassamento dell'obiettivo, alla luce degli ostacoli strutturali alla diffusione dei furgoni elettrici. Altre hanno espresso riserve su un eventuale abbassamento, mettendone in discussione la necessità. Una delegazione ha chiesto esplicitamente di abbassare l'obiettivo per il 2030 anche per le autovetture.

Sembra esservi ampio sostegno a favore del calcolo della media su base triennale per la conformità all'obiettivo per il 2030 (sia per le autovetture che per i furgoni). Qualche delegazione ha formulato riserve sul calcolo della media, mentre varie altre sostengono che serva ulteriore flessibilità e propendono per estendere il periodo a cinque anni, alcune anche per l'obiettivo del 2025. Altre ancora sono contrarie a un'estensione generale a cinque anni.

15. Obiettivo per il 2035 per autovetture e furgoni e obbligo di compensare le restanti emissioni

Alcune delegazioni hanno espresso sostegno per l'obiettivo del 90 % in combinazione con l'obbligo di compensare le restanti emissioni, mentre altre hanno chiesto anche di garantire che le riduzioni delle emissioni siano in linea con la normativa europea sul clima.

Altre ancora hanno dichiarato di poter sostenere l'obiettivo del 90 % con alcune riserve, ossia che questo 90 % non sia soggetto a condizioni o perlomeno che la compensazione sia solo parziale e/o che le flessibilità che consentono ai costruttori di conseguire i loro obiettivi specifici siano aumentate e ampliate per rispecchiare le realtà del mercato. Alcune delegazioni hanno chiesto un ulteriore abbassamento degli obiettivi per il 2035 sia per le autovetture che per i furgoni o solo per i furgoni, mettendo in discussione la fattibilità degli obiettivi proposti.

Inversamente, un certo numero di delegazioni critica l'abbassamento degli obiettivi per il 2035. Alcune auspicano il mantenimento degli attuali obiettivi del 100 %, adducendo considerazioni quali gli obiettivi previsti dal regolamento sulla condivisione degli sforzi nonché la necessità di inviare un segnale chiaro a favore dell'elettrificazione e di essere in linea con gli obiettivi della normativa europea sul clima. Alcune hanno precisato che le loro riserve sono dovute a un certo scetticismo quanto alla possibilità che il meccanismo di compensazione mediante crediti permetta di conseguire le stesse riduzioni in termini di emissioni degli obiettivi attuali.

b) Flessibilità

16. Obiettivo per il 2030 per le autovetture - supercrediti per i "veicoli elettrici di piccole dimensioni prodotti nell'UE"

Sembra esservi un ampio sostegno a favore del concetto dei supercrediti per le autovetture di piccole dimensioni, anche se varie delegazioni chiedono di modificare la proposta concreta o hanno riserve d'esame su particolari elementi della stessa. In particolare, varie delegazioni ritengono che un approccio tecnologicamente neutro dovrebbe prevedere anche supercrediti per le autovetture di piccole dimensioni alimentate esclusivamente con combustibili neutri in termini di emissioni di carbonio/rinnovabili. Alcune sottolineano che l'accessibilità economica di tali autovetture di piccole dimensioni è un elemento fondamentale ai fini della loro valutazione della disposizione.

Tuttavia, alcune delegazioni hanno espresso riserve quanto al concetto, qualcuna desidera estenderlo anche alle auto elettriche più grandi e una delegazione respinge del tutto la proposta.

La definizione di "veicolo elettrico di piccole dimensioni" è proposta nel pacchetto omnibus per il settore automobilistico, per il quale si attende ancora un accordo in sede di Consiglio.

Per quanto riguarda l'indicazione "prodotto nell'UE", si veda di seguito.

17. Obiettivi per il 2035 per autovetture e furgoni – crediti per i combustibili e crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE

Per quanto riguarda i crediti per i combustibili, molte delegazioni hanno espresso riserve sulla disposizione, o perché non si spinge abbastanza oltre da offrire flessibilità o sostenere la neutralità tecnologica, o perché nutrono dubbi sull'integrità ambientale della proposta e perché invia segnali sbagliati al mercato. Varie delegazioni desiderano ampliare la disposizione, anche applicandola prima del 2035 e/o aumentando la percentuale di crediti e/o ampliando la gamma dei biocarburanti. Un certo numero di delegazioni sostiene che i veicoli alimentati esclusivamente con combustibili neutri in termini di emissioni di carbonio/rinnovabili dovrebbero essere considerati veicoli a zero emissioni. In tale contesto, si propone che tutti i combustibili elencati nella direttiva sulle energie rinnovabili siano considerati allo stesso modo. Per contro, un altro gruppo di delegazioni esprime forti riserve, sostenendo che la flessibilità non comporterà ulteriori riduzioni delle emissioni, dirotterà l'approvvigionamento dai settori (aereo e marittimo) che necessitano di tali combustibili in assenza di alternative per la decarbonizzazione e affievolirà il segnale verso l'elettrificazione. Tali delegazioni si oppongono all'idea di considerare i veicoli alimentati esclusivamente con combustibili neutri in termini di emissioni di carbonio/rinnovabili come veicoli a zero emissioni.

Per quanto riguarda i crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio, vi è un sostegno piuttosto ampio o perlomeno un'apertura al concetto e all'obiettivo di stimolare un mercato guida per l'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE. Alcune delegazioni desiderano applicare i crediti prima del 2035, mentre altre chiedono di estenderne l'ambito di applicazione, in particolare all'alluminio. Tuttavia, in linea generale, le delegazioni nutrono dubbi sulla metodologia e sui parametri per definire l'acciaio a basse emissioni di carbonio, che saranno stabiliti in un atto delegato a norma del regolamento sulla progettazione ecocompatibile.

Per quanto riguarda l'indicazione "prodotto nell'UE", si veda di seguito.

18. Alcune delegazioni hanno formulato riserve sulla disposizione che limita il raggruppamento ai costruttori collegati, sostenendo che porterà a distorsioni della concorrenza.
19. "Prodotto nell'UE" e collegamenti con la proposta di regolamento sull'accelerazione industriale

Dal momento che l'esame della proposta di regolamento sull'accelerazione industriale è ancora nelle fasi iniziali, la maggior parte delle delegazioni ha finora formulato riserve d'esame e domande sull'indicazione "prodotto nell'UE" e, come indicato in precedenza, sull'acciaio a basse emissioni di carbonio.

Alcune delegazioni hanno espresso sostegno pieno o almeno parziale al concetto di "prodotto nell'UE". Per alcune delegazioni si tratta di un elemento chiave della proposta volto a incentivare investimenti continui nella produzione basata nell'UE e ridurre la dipendenza dalle importazioni. Altre hanno espresso dubbi sul concetto di "prodotto nell'UE", mettendone in discussione la compatibilità con gli obblighi internazionali e l'efficacia nel preservare le catene del valore per i costruttori.

20. Riesame

Un certo numero di delegazioni ritiene che procedere al riesame del regolamento nel 2035, come previsto, sia troppo tardi e alcune chiedono di includere ulteriori dettagli sul contenuto del riesame. Altre ritengono che non sia necessario anticipare il riesame.

21. Fattore di utilizzo per i veicoli ibridi ricaricabili

Benché non faccia parte della proposta, un gruppo di delegazioni ha chiesto di congelare il cosiddetto "fattore di utilizzo" per i veicoli ibridi ricaricabili, mentre un altro gruppo si oppone. Il fattore di utilizzo serve per calcolare le emissioni di CO₂ e il consumo di combustibile di tali veicoli. È determinato sulla base del rapporto stimato tra la guida in modalità elettrica e la guida in modalità motore a combustione. L'aggiornamento del fattore di utilizzo è stato adottato mediante atti di diritto derivato per fare in modo che le emissioni di CO₂ riflettano meglio le emissioni reali di tali veicoli e si applicherà a decorrere dal 29 novembre 2026.

III. CONCLUSIONE

Si invita il Comitato dei Rappresentanti permanenti a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori e a trasmetterla al Consiglio "Ambiente" in vista della riunione del 25 giugno 2026.
