

Bruxelles, 18 dicembre 2025
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2025/0420 (COD)

17010/25
ADD 5

CLIMA 617
ENV 1417
TRANS 661
MI 1083
COMPET 1377
CODEC 2172
IA 238

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	17 dicembre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2025) 1059 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO [...] che accompagna il documento Regolamento (UE) 2025/XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 e che abroga la direttiva 1999/94/CE

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2025) 1059 final.

All.: SWD(2025) 1059 final

Strasburgo, 16.12.2025
SWD(2025) 1059 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

[\[...\]](#)

che accompagna il documento

**Regolamento (UE) 2025/XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio
che modifica il regolamento (UE) 2019/631 e che abroga la direttiva 1999/94/CE**

{COM(2025) 995 final} - {SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} -
{SWD(2025) 1058 final}

Il quadro stabilito dall'UE per diventare un'economia decarbonizzata entro il 2050, come sancito dalla **normativa europea sul clima**, può stimolare la competitività se gli obiettivi e le politiche sono ben allineati, in quanto offre certezza e prevedibilità sia alle imprese che agli investitori.

Il **regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi**¹ è un elemento essenziale del paniere di misure dell'UE volte a decarbonizzare il trasporto su strada. Il regolamento indica la via per una transizione graduale verso veicoli a emissioni zero e garantisce certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori lungo la catena del valore, lasciando un lasso di tempo sufficiente per una transizione equa.

Il **piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo**² stabilisce misure concrete per contribuire alla competitività globale dell'industria automobilistica europea e al mantenimento di una solida base produttiva in Europa. Il piano d'azione introduce circa 50 azioni faro, tra cui il riesame del regolamento sui livelli di prestazione in materia di CO₂ per le autovetture e i furgoni e il riesame della direttiva sull'etichettatura delle autovetture. Da una recente valutazione di tale direttiva è emerso che gli acquirenti di autovetture, veicoli commerciali leggeri e veicoli di seconda mano a zero emissioni non ne ricavano benefici, che la mancanza di armonizzazione ne ostacola l'efficacia e che non copre in misura sufficiente gli strumenti digitali.

A livello dell'UE sono stati individuati quattro **problemi** fondamentali: 1) i costruttori dei veicoli rischiano di avere difficoltà a rispettare obiettivi sempre più rigorosi in materia di emissioni di CO₂ in modo efficiente sotto il profilo dei costi; 2) i livelli di prestazione in materia di emissioni CO₂ rischiano di ostacolare l'innovazione e lo sviluppo continui di tecnologie diverse dai gruppi propulsori a zero emissioni; 3) i costruttori di veicoli commerciali leggeri incontrano particolari difficoltà a immettere sul mercato veicoli a zero emissioni e 4) la mancanza di informazioni adeguate e armonizzate per i consumatori pone un problema in quanto limita potenzialmente la domanda di veicoli a zero emissioni.

La valutazione d'impatto illustra inoltre i **fattori** alla base di questi problemi e i **portatori di interessi** più colpiti.

L'iniziativa intende perseguire gli **obiettivi specifici** seguenti: 1) fornire maggiore flessibilità ai costruttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri affinché possano conseguire gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂; 2) migliorare la neutralità tecnologica dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂; 3) mantenere il contributo dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ verso il conseguimento degli obiettivi climatici fissati nella normativa europea sul clima; 4) mantenere la prevedibilità per i costruttori e gli investitori nella catena del valore della mobilità a zero emissioni; 5) aiutare i potenziali acquirenti di veicoli a zero emissioni fornendo loro informazioni adeguate, con ricadute positive sulla conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂.

Poiché i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli sono fissati a livello dell'UE, gli obiettivi della presente iniziativa possono essere conseguiti solo **a livello dell'Unione**.

¹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/2025-07-09>.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>.

Nelle risposte alla **consultazione pubblica** i portatori di interessi hanno espresso opinioni molto variegata in merito ai livelli obiettivo di CO₂. Alcuni Stati membri, autorità locali, ONG ambientaliste, esponenti del mondo accademico e il settore dell'energia elettrica ritengono necessario avere politiche stabili. D'altro canto, la maggior parte degli altri esponenti del settore e una campagna di mobilitazione civica ritengono irraggiungibili gli obiettivi per il 2035 a causa di una diffusione più lenta del previsto dei veicoli a zero emissioni. I rappresentanti del settore hanno complessivamente chiesto di riconoscere ai combustibili rinnovabili sostenibili e ai veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) un ruolo nell'ambito dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli, così da aumentare la flessibilità e la neutralità tecnologica, mentre le ONG e le autorità pubbliche hanno espresso, perlopiù, il parere opposto. I portatori di interessi del settore hanno anche chiesto maggiore flessibilità nell'uso delle ammende, proponendone l'applicazione come meccanismo di sostegno piuttosto che come misura punitiva. I cittadini e le ONG sono complessivamente favorevoli all'uso delle entrate per sostenere i lavoratori, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e le misure sul versante della domanda. Una netta maggioranza dei portatori di interessi si è dichiarata favorevole all'armonizzazione e alla semplificazione dell'etichettatura dei veicoli e all'aggiunta di informazioni specifiche all'etichetta per quanto riguarda i veicoli a zero emissioni, ma non di altre informazioni supplementari. La maggior parte dei portatori di interessi ritiene importante estendere l'etichetta ai furgoni nuovi. Le organizzazioni dei consumatori hanno chiesto di estenderne l'ambito di applicazione alle autovetture usate.

Sono state esaminate diverse **opzioni strategiche** raggruppate in tre categorie principali: i) obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i furgoni e diverse flessibilità che facilitano la conformità (combustibili rinnovabili sostenibili, OVC-HEV, conformità pluriennale, supercrediti per i veicoli a zero emissioni di piccole dimensioni e a buon mercato); ii) sostegno finanziario ricavato dalle ammende; iii) etichettatura dei veicoli. Sono state valutate due combinazioni delle opzioni di cui al punto i).

L'opzione prescelta è costituita da una combinazione di opzioni relative agli obiettivi e alle flessibilità, che prevede una maggiore flessibilità e neutralità tecnologica, mantenendo nel contempo un segnale forte per gli investimenti nella mobilità a emissioni zero a lungo termine. Per quanto riguarda il sostegno finanziario attraverso l'uso di ammende, l'opzione prescelta è l'assegnazione delle entrate al Fondo sociale per il clima. Per quanto riguarda l'etichettatura dei veicoli, l'opzione prescelta è quella che copre la più ampia gamma di veicoli usati.

L'opzione prescelta combinata relativa agli obiettivi in materia di CO₂ e alle flessibilità **reca vantaggi** ai costruttori nel periodo 2030-2034. Inoltre, pur mantenendo gli obiettivi di riduzione del 100 % per il 2035, rafforza la neutralità tecnologica riconoscendo un ruolo ai veicoli OVC-HEV con buone prestazioni e ai veicoli alimentati esclusivamente con combustibili rinnovabili sostenibili dopo il 2035. In questo modo stimolerà la prosecuzione degli investimenti e dello sviluppo di tecnologie diverse dai gruppi propulsori a zero emissioni, che possono essere utili per casi d'uso specifici e/o per una fase di transizione, eventualmente rendendo più competitivi alcuni costruttori europei in altri mercati. Come indicato nella valutazione, gli impatti energetici e climatici dell'opzione prescelta sono limitati, in particolare a causa delle misure di salvaguardia integrate. Ne consegue che l'iniziativa è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE per il 2050, con il traguardo climatico per il 2030 e con i progressi in materia di adattamento.

Per quanto riguarda l'uso delle entrate derivanti dalle ammende, l'opzione prescelta rafforzerebbe la capacità del Fondo sociale per il clima di sostenere le famiglie e le comunità vulnerabili nella transizione verso una mobilità sostenibile. Occorre però ricordare l'entità incerta delle entrate supplementari generate. L'opzione prescelta per l'etichettatura dei veicoli fornirà ai potenziali acquirenti di veicoli a zero emissioni informazioni più adeguate e garantirà che l'armonizzazione della struttura dell'etichetta a livello dell'UE si traduca in un'effettiva semplificazione e si applichi in modo equo a tutti i veicoli usati. L'armonizzazione elimina la necessità di sviluppare una struttura nazionale delle etichette, con conseguenti risparmi sui costi per le autorità nazionali.

La combinazione prescelta di opzioni per quanto riguarda gli obiettivi in materia di CO₂ e le flessibilità comporta alcuni **costi** aggiuntivi totali del sistema (costi del capitale, del carburante e altri costi operativi), senza per questo determinare cambiamenti significativi rispetto allo scenario di base.

Secondo le previsioni, la flessibilità normativa prevista dall'iniziativa dovrebbe rafforzare la **competitività** a breve termine. La combinazione prescelta di opzioni comprende elementi volti a conseguire il necessario equilibrio tra la flessibilità normativa e una maggiore neutralità tecnologica, da un lato, e il mantenimento della prevedibilità e della stabilità del segnale a lungo termine per favorire i veicoli a zero emissioni, dall'altro.