

Bruxelles, 27 febbraio 2026
(OR. en)

6639/26

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0420(COD)**

LIMITE

**CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308**

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 - Dibattito orientativo

In vista del Consiglio "Ambiente" del 17 marzo 2026, si trasmette in allegato un documento informativo della presidenza contenente quesiti per i ministri in merito alla proposta.

Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a prendere atto della nota informativa e a trasmetterla al Consiglio.

**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 CO₂ dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga
la direttiva 1999/94/CE**

- Dibattito orientativo -

- Documento informativo della presidenza e quesiti per i ministri -

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. La proposta comprende anche norme sull'etichettatura dei veicoli. La proposta fa parte del pacchetto per il settore automobilistico che intende sostenere gli sforzi del settore nella transizione verso una mobilità pulita. Il pacchetto contiene anche altre tre iniziative legislative (una sulla semplificazione, ossia il "pacchetto omnibus per il settore automobilistico", una per rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali e una sulla modifica mirata delle norme in materia di CO₂ per i veicoli pesanti) e una comunicazione sulla "strategia Battery Booster".

La proposta fa seguito al piano d'azione per il settore automobilistico del marzo 2025 e al dialogo strategico con l'industria e i principali portatori di interessi del settore avviato all'inizio del 2025.

Insieme alle altre iniziative relative al settore automobilistico, la proposta intende contribuire ad affrontare le principali sfide per la sua competitività in un panorama caratterizzato da rapidi sviluppi tecnologici e da una crescente concorrenza, mantenendo nel contempo la rotta della decarbonizzazione. Secondo la valutazione della Commissione, per la competitività del settore automobilistico è fondamentale che l'industria dell'UE riacquisisca la leadership in termini di veicoli a zero emissioni. A tale riguardo, le disposizioni sulle norme in materia di CO₂ sono essenziali per garantire certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori lungo la loro catena del valore. Sebbene la transizione verso veicoli a zero emissioni segua una tendenza al rialzo, avendo raggiunto una quota del 17,4 % di veicoli elettrici a batteria nell'UE nel 2025¹, la diffusione rimane disomogenea tra gli Stati membri.

¹ Commissione europea - Osservatorio europeo per i carburanti alternativi.

Per far fronte alle sfide che il settore automobilistico si trova ad affrontare, la Commissione ritiene che si possa elaborare un approccio più pragmatico per le norme in materia di CO₂ senza modificare l'orientamento generale verso veicoli a zero emissioni. La proposta mira pertanto a trovare un equilibrio tra l'apertura a maggiori flessibilità e opzioni tecnologiche per consentire ai costruttori di conseguire i loro obiettivi di riduzione delle emissioni, garantendo nel contempo che il settore rimanga saldamente sul percorso verso una mobilità a zero emissioni.

La proposta si colloca inoltre nel contesto generale del quadro post-2030 per l'attuazione del traguardo climatico per il 2040, adottato di recente, relativo a una riduzione del 90 %, con l'obiettivo di avviare l'UE sul cammino verso la neutralità climatica entro il 2050.

Insieme, autovetture e furgoni rappresentano il 20 % circa delle emissioni totali di CO₂ dell'UE.

Stato dei lavori al Consiglio

La proposta di modifica del regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei furgoni nuovi è stata discussa in varie riunioni del gruppo "Ambiente", ed è stato così possibile concludere una prima lettura completa della proposta. È tuttora in corso l'esame della proposta, che vari Stati membri stanno ancora vagliando. Tuttavia, sulla base delle osservazioni preliminari, le opinioni sulla proposta divergono ampiamente, sia per quanto riguarda gli obiettivi proposti, in particolare gli obiettivi per il 2035, sia per quanto concerne la proposta di introdurre nuove flessibilità.

Temi da discutere

Al fine di fornire orientamenti per l'ulteriore esame della proposta, la presidenza suggerisce che i ministri affrontino le questioni di seguito esposte.

Obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2030 e il 2035

La Commissione propone di ridimensionare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas di scarico per i furgoni per il 2030 portandolo dal 50 % al 40 %, date le particolari sfide che i costruttori di furgoni si trovano ad affrontare a causa degli ostacoli alla diffusione di furgoni a zero emissioni.

Per quanto riguarda le autovetture, resta l'obiettivo di riduzione del 55 % entro il 2030.

Per quel che attiene agli obiettivi per il 2035 per le autovetture e i furgoni, la proposta prevede un abbassamento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas di scarico dal 100 % al 90 % rispetto all'obiettivo del 2021 per l'intero parco veicoli dell'UE, al fine di consentire ai costruttori di conseguire i loro obiettivi con una gamma più ampia di opzioni tecnologiche e sostenere in tal modo un approccio più neutro dal punto di vista tecnologico. Tuttavia, i costruttori dovranno compensare le restanti emissioni fino al 10 % utilizzando crediti per i combustibili rinnovabili sostenibili e/o per l'acciaio a basse emissioni di carbonio, mantenendo in tal modo l'obiettivo della neutralità climatica.

Nuove flessibilità sotto forma di crediti per conseguire gli obiettivi

Sono proposti tre nuovi tipi di crediti:

1. fino al 2034, supercrediti per le autovetture a zero emissioni di piccole dimensioni "prodotte nell'UE"
2. a partire dal 2035, crediti per i combustibili rinnovabili sostenibili
3. a partire dal 2035, crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio "prodotto nell'UE"

I **supercrediti** per le autovetture a zero emissioni di piccole dimensioni mirano a incentivare lo sviluppo di un mercato di massa per autovetture elettriche di piccole dimensioni a prezzi accessibili prodotte nell'UE. La produzione di un veicolo elettrico di piccole dimensioni conterà come 1,3 veicoli. Il termine "autovettura a zero emissioni di piccole dimensioni" deve essere definito nella proposta di modifica del regolamento sull'omologazione nell'ambito del pacchetto omnibus per il settore automobilistico.

I crediti per i combustibili rinnovabili sostenibili e per l'acciaio a basse emissioni di carbonio offriranno ai costruttori maggiori opzioni di conformità al di là dell'approccio basato sulle emissioni di gas di scarico e rafforzeranno la neutralità tecnologica. Tuttavia, al fine, tra l'altro, di garantire la prosecuzione di investimenti sufficienti nei veicoli a zero emissioni, si propone di limitare tali flessibilità al 10 % dell'obiettivo per il 2021 per l'intero parco veicoli dell'UE.

I crediti per i combustibili rinnovabili sostenibili non sono specifici per ciascun costruttore, ma consentiranno ai costruttori di compensare fino al 3 % dell'obiettivo per il 2021 per l'intero parco veicoli dell'UE, in funzione della disponibilità di tali combustibili sul mercato. Nell'ambito del massimale del 3 % è introdotto un sottomassimale dell'1 % per la compensazione mediante taluni tipi di biocarburanti e biogas ottenuti da determinate materie prime. I crediti per i combustibili sosterranno gli investimenti nello sviluppo della catena del valore dei combustibili rinnovabili sostenibili, in quanto tali combustibili continueranno a svolgere un ruolo nella decarbonizzazione dei trasporti, non da ultimo del parco veicoli esistente.

I crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio proposti mirano a incentivare l'uso dell'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE nella produzione di veicoli e a creare un mercato guida in questo settore. Tali crediti consentiranno ai costruttori di compensare fino al 7 % dell'obiettivo per il 2021 per l'intero parco veicoli dell'UE.

Per tutte e tre le flessibilità, la Commissione propone di limitare la costituzione di un raggruppamento a fini di conformità ai raggruppamenti in cui tutti i costruttori che ne sono membri fanno parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.

Quesiti per i ministri

La presidenza invita i ministri a riflettere sui due quesiti di seguito riportati.

- 1. La Commissione propone l'abbassamento degli obiettivi per il 2035 al 90 %, in combinazione con l'introduzione di meccanismi di credito per i combustibili sostenibili e l'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE per compensare le restanti emissioni. Come valutate il quadro modificato proposto nell'ottica di garantire il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE, il rafforzamento della neutralità tecnologica e la competitività del settore automobilistico?*
 - 2. Qual è il vostro parere sulle flessibilità proposte per aiutare i costruttori a raggiungere i loro obiettivi per il 2030 e il 2035?*
-