

Bruxelles, 5 marzo 2026
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2026/0068 (COD)

7009/26
ADD 1

COMPET 278
IND 165
MI 215
MAP 74
FDI 7
TRANS 124
CLIMA 113
ENV 200
ENER 108
ECOFIN 291
UD 52
POLCOM 84
CODEC 395

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice

Data: 5 marzo 2026

Destinatario: Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2026) 100 annex

Oggetto: ALLEGATI
della
proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO
che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità
industriale e della decarbonizzazione in settori strategici e che modifica i
regolamenti (UE) 2018/1724,
(UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 100 annex.

All.: COM(2026) 100 annex



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 4.3.2026
COM(2026) 100 final

ANNEXES 1 to 4

ALLEGATI

della

proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici e che modifica i regolamenti (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110

{SEC(2026) 70 final} - {SWD(2026) 70 final} - {SWD(2026) 71 final} -
{SWD(2026) 72 final}

INDICE

ALLEGATO I

Settori strategici per le zone di accelerazione della produzione industriale...**Error! Bookmark not defined.**

ALLEGATO II

Requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e di origine UE per le industrie ad alta intensità energetica**Error! Bookmark not defined.**

Parte I – Procedure di appalto**Error! Bookmark not defined.**

Parte II – Altre forme di intervento pubblico**Error! Bookmark not defined.**

ALLEGATO III

Requisiti relativi all'origine UE per i veicoli.....**Error! Bookmark not defined.**

Parte I – Procedure di appalto per i veicoli elettrici**Error! Bookmark not defined.**

Parte II – Altre forme di intervento pubblico e sostegno finanziario per i veicoli aziendali
.....**Error! Bookmark not defined.**

Parte III – Supercrediti per i veicoli a zero emissioni di piccole dimensioni.**Error! Bookmark not defined.**

ALLEGATO IV

Modifiche del regolamento (UE) 2018/1724**Error! Bookmark not defined.**

ALLEGATO I

Settori strategici per le zone di accelerazione della produzione industriale

1. Industrie ad alta intensità energetica:
 - (a) fabbricazione di carta e di prodotti di carta, classificata con il codice NACE C17;
 - (b) fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, classificata con il codice NACE C19;
 - (c) fabbricazione di prodotti chimici, classificata con il codice NACE C20;
 - (d) fabbricazione di articoli in gomma e in materie plastiche, classificata con il codice NACE C22;
 - (e) fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, classificata con il codice NACE C23;
 - (f) fabbricazione di metalli di base, classificata con il codice NACE C24.
2. Industria automobilistica: fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, classificata con il codice NACE C29;
3. tecnologie a zero emissioni nette, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1735;

ALLEGATO II

Requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e requisiti relativi all'origine UE per le industrie ad alta intensità energetica

Parte I – Procedure di appalto

Nel contesto delle procedure di appalto avviate il 1° gennaio 2029 o in data successiva e che rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE o 2014/25/UE, qualora gli appalti, gli appalti di lavori o le concessioni di lavori riguardino l'acquisto di prodotti di industrie ad alta intensità energetica, le amministrazioni aggiudicatrici richiedono le percentuali minime indicate di seguito:

- (a) acciaio e qualsiasi prodotto le cui prestazioni dipendano principalmente dall'acciaio, destinato a essere utilizzato in edifici, infrastrutture e veicoli a motore per scopi civili: almeno il 25 % del volume totale dell'acciaio utilizzato è a basse emissioni di carbonio;
- (b) calcestruzzo e malta, e qualsiasi prodotto le cui prestazioni dipendano principalmente dal calcestruzzo e dalla malta, destinati ad essere utilizzati in edifici e infrastrutture per scopi civili: almeno il 5 % del volume totale del calcestruzzo e della malta utilizzati, compresi il clinker e il cemento impiegati produrli, è a basse emissioni di carbonio ed è originario dell'Unione;
- (c) alluminio e qualsiasi prodotto le cui prestazioni dipendano principalmente dall'alluminio, destinato a essere utilizzato in edifici, infrastrutture e veicoli a motore per scopi civili: almeno il 25 % del volume totale dell'alluminio utilizzato è a basse emissioni di carbonio ed è originario dell'Unione.

Parte II – Altre forme di intervento pubblico

Per i regimi istituiti o aggiornati il 1° gennaio 2029 o in data successiva, a favore delle famiglie o delle imprese e volti principalmente a sostenere la costruzione o la ristrutturazione di edifici a fini residenziali e commerciali e di infrastrutture, nonché il leasing e l'acquisto di

veicoli a motore per scopi civili, gli Stati membri, le autorità regionali o locali, gli organismi di diritto pubblico o le associazioni formate da una o più di tali autorità o da uno o più di tali organismi di diritto pubblico provvedono affinché siano ammissibili soltanto i beneficiari che soddisfano i requisiti minimi seguenti:

- (a) acciaio e qualsiasi prodotto le cui prestazioni dipendano principalmente dall'acciaio: almeno il 25 % del volume totale dell'acciaio utilizzato nel prodotto o nel progetto che riceve il sostegno è a basse emissioni di carbonio;
- (b) calcestruzzo e malta e qualsiasi prodotto le cui prestazioni dipendano principalmente dal calcestruzzo e dalla malta: almeno il 5 % del volume totale del calcestruzzo e della malta, compresi il clinker e il cemento impiegati per produrli, contenuti nel prodotto o nel progetto che riceve il sostegno è a basse emissioni di carbonio ed è originario dell'Unione;
- (c) alluminio e qualsiasi prodotto le cui prestazioni dipendano principalmente dall'alluminio: almeno il 25 % del volume totale dell'alluminio utilizzato nel prodotto o nel progetto che riceve il sostegno è a basse emissioni di carbonio ed è originario dell'Unione.

ALLEGATO III

Requisiti relativi all'origine UE per i veicoli

Parte I – Procedure di appalto per i veicoli elettrici

I veicoli elettrici puri (PEV), i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) o i veicoli a celle a combustibile (FCV) nuovi acquistati, presi in leasing o a noleggio, o acquistati a riscatto nel contesto di procedure di appalto che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/24/UE o della direttiva 2014/25/UE, avviate il [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] o in data successiva soddisfano i requisiti relativi all'origine UE di cui al presente allegato.

I PEV, gli OVC-HEV e gli FCV nuovi utilizzati per la prestazione di servizi acquistati tramite procedure di appalto che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/24/UE o della direttiva 2014/25/UE soddisfano i requisiti relativi all'origine UE di cui al presente allegato.

I veicoli di cui ai commi 1 e 2 soddisfano i requisiti relativi all'origine UE indicati di seguito:

- (a) il veicolo è assemblato nell'Unione;
- (b) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti (esclusa la batteria) è almeno del 70 %;
- (c) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione;
- (d) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno cinque principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, il materiale catodico attivo e il sistema di gestione, originari dell'Unione;
- (e) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del gruppo propulsore elettrico originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del gruppo propulsore elettrico è almeno del 50 %;
- (f) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei principali sistemi elettronici originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i principali sistemi elettronici è pari o superiore al 50 %.

I requisiti di cui alle lettere d), e) e f) si applicano a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a tre anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

In deroga ai requisiti di cui sopra, i veicoli elettrici di piccole dimensioni della sottocategoria M1E, quali definiti nel regolamento (UE) 2018/858, devono soddisfare i requisiti relativi all'origine UE indicati di seguito:

1. il veicolo è assemblato nell'Unione;
2. e uno dei due criteri seguenti:
 - (a) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %; oppure
 - (b) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione.

Su richiesta di un costruttore di veicoli, tutti i PEV, gli OVC-HEV o gli FCV di tale costruttore possono essere considerati conformi, per un periodo di dodici mesi, ai requisiti di origine UE se il costruttore dimostra che il numero totale di tutti i veicoli PEV, OVC-HEV o FCV conformi ai requisiti relativi all'origine UE assemblati da tale costruttore di veicoli nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre (incluso) dell'anno precedente rappresenta una percentuale pari o superiore all'85 % del numero totale di PEV, OVC-HEV o FCV dello stesso costruttore che sono stati immatricolati nell'Unione nello stesso periodo.

Se le procedure di appalto riguardano appalti pubblici di servizi di cui al comma 2, i veicoli già immatricolati nell'Unione sono considerati conformi ai requisiti di cui al presente allegato fino al 31 dicembre 2035.

Parte II – Altre forme di intervento pubblico e sostegno finanziario per i veicoli aziendali

Per i regimi istituiti o aggiornati dopo il [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], volti a sostenere l'acquisto, il leasing, il noleggio, o l'acquisto a riscatto di PEV, OVC-HEV o FCV nuovi, gli Stati membri, le autorità regionali o locali, gli organismi di diritto pubblico o le associazioni formate da una o più di tali autorità o da uno o più di tali organismi di diritto pubblico provvedono affinché siano ammissibili al regime esclusivamente i veicoli che soddisfano i requisiti minimi relativi all'origine UE indicati di seguito.

Per determinare se le autovetture aziendali e i furgoni aziendali possono essere considerati "prodotti nell'Unione europea" ai sensi dell'articolo 4 della [proposta di regolamento del 16 dicembre 2025 relativo ai veicoli aziendali puliti], si applicano i requisiti indicati di seguito.

- (a) il veicolo è assemblato nell'Unione;
- (a) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %;
- (b) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione;
- (c) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno cinque principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, il materiale catodico attivo e il sistema di gestione, originari dell'Unione;
- (d) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del gruppo propulsore elettrico originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del gruppo propulsore elettrico è pari o superiore al 50 %;
- (e) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei principali sistemi elettronici originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i principali sistemi elettronici è pari o superiore al 50 %.

I requisiti di cui alle lettere d), e) e f) si applicano a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a tre anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

In deroga ai requisiti di cui sopra, i veicoli elettrici di piccole dimensioni della sottocategoria M1E, quali definiti nel regolamento (UE) 2018/858, devono soddisfare i requisiti relativi all'origine UE indicati di seguito:

1. il veicolo è assemblato nell'Unione;

2. uno dei due criteri seguenti:
 - (a) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %; oppure
 - (b) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione.

Su richiesta di un costruttore di veicoli, tutti i PEV, gli OVC-HEV o gli FCV di tale costruttore possono essere considerati conformi, per un periodo di dodici mesi, ai requisiti relativi all'origine UE se il costruttore dimostra che tutti i veicoli PEV, OVC-HEV o FCV conformi ai requisiti relativi all'origine UE assemblati da tale costruttore di veicoli nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre (incluso) dell'anno precedente rappresentano una percentuale pari o superiore all'85 % del numero totale di PEV, OVC-HEV o FCV dello stesso costruttore che sono stati immatricolati nell'Unione nello stesso periodo.

Parte III – Supercrediti per i veicoli a zero emissioni di piccole dimensioni

Al fine di determinare se i veicoli possano essere considerati "prodotti nell'UE" ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (UE) 2019/631 [modificato dalla proposta di regolamento, del 16 dicembre 2025, 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], si applicano i criteri seguenti:

1. il veicolo è assemblato nell'Unione;
2. e uno dei due criteri seguenti:
 - (a) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %; oppure
 - (b) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione.

ALLEGATO IV
Modifiche del regolamento (UE) 2018/1724

Gli allegati I e II sono così modificati:

1. L'allegato I è così modificato:

- (a) nella tabella "Settori di informazione pertinenti per le imprese", prima della riga "AJ. Progetti relativi alle materie prime critiche", è aggiunta la seguente riga "Procedure di rilascio delle autorizzazioni":

"Procedure di rilascio delle autorizzazioni	Informazioni sulle procedure di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di produzione industriale, compresi i progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette e i progetti relativi alle materie prime critiche.";
---	---

- (b) alla riga "R. Progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette", nella seconda colonna, il punto 1 è soppresso;
- (c) alla riga "AJ. Progetti relativi alle materie prime critiche", nella seconda colonna, il punto 2 è soppresso;

2. l'allegato II è così modificato:

- (a) la riga "Avvio, gestione e chiusura di un'impresa" è così modificata:

- (a) nella seconda colonna è aggiunto il seguente secondo comma:

"Licenza per l'esercizio di un'attività commerciale, comprese le procedure relative a tutte le autorizzazioni inerenti alla realizzazione e alla gestione di progetti relativi alle materie prime critiche¹, le procedure relative a tutte le autorizzazioni inerenti alla realizzazione, all'ampliamento, alla conversione e alla gestione di progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette², e le procedure relative ai progetti di produzione industriale.";

- (b) nella terza colonna, è aggiunto il seguente secondo comma:

"Conferma della richiesta di licenza di attività commerciale, nonché tutti i risultati relativi alle procedure inerenti progetti relativi alle materie prime critiche, alla produzione di tecnologie a zero emissioni nette e all'industria manifatturiera (dal riconoscimento della completezza della

¹ Procedura relativa a tutte le autorizzazioni inerenti alla realizzazione e alla gestione di progetti relativi alle materie prime critiche, comprese le licenze edilizie, le autorizzazioni relative a sostanze chimiche, le autorizzazioni di connessione alla rete e, se necessarie, le valutazioni e autorizzazioni ambientali, e che comprende tutte le domande e le procedure dal riconoscimento della completezza della domanda fino alla notifica della decisione globale sull'esito della procedura da parte del punto di contatto unico interessato a norma dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2024/1252.

² Procedure relative a tutte le autorizzazioni inerenti alla realizzazione, all'ampliamento, alla conversione e alla gestione di progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette e di progetti strategici per tecnologie a zero emissioni nette, comprese le licenze edilizie, le autorizzazioni relative a sostanze chimiche, le autorizzazioni di connessione alla rete, le valutazioni e autorizzazioni ambientali, se necessarie, e che comprendono tutte le domande e le procedure.

domanda fino alla notifica della decisione globale sull'esito della procedura, anche da parte del punto di contatto designato).";

- (b) le righe "Progetti relativi alle materie prime critiche" e "Progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette" sono soppresse.