

Bruxelles, 22 maggio 2026
(OR. en)

8947/26

Fascicolo interistituzionale:
2025/0421 (COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. Comm.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui veicoli aziendali puliti - Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

1. Il 18 dicembre 2025, nell'ambito del pacchetto per il settore automobilistico, la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. Obiettivo della proposta è affrontare il problema della scarsa diffusione e dell'insufficiente disponibilità di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero e a basse emissioni introducendo obiettivi specifici per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri a zero e a basse emissioni nel contesto delle flotte aziendali, dal momento che tali flotte rappresentano una percentuale elevata di immatricolazioni di veicoli nuovi e hanno un tasso di rinnovamento più rapido. Porre l'attenzione sulle flotte aziendali dovrebbe stimolare la competitività dell'industria automobilistica dell'UE con effetti di ricaduta sul mercato dell'usato per tali veicoli.

La proposta prevede inoltre che il sostegno finanziario degli Stati membri destinato ad accelerare ulteriormente la diffusione di tali veicoli sia limitato, a partire dal 2028, ai veicoli a zero e a basse emissioni che sono "prodotti nell'Unione europea", secondo la definizione di cui al futuro regolamento sull'accelerazione industriale.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

3. Il Parlamento europeo ha designato una commissione congiunta per l'ambiente e i trasporti quale commissione competente per la proposta, e Tiemo Wölken (S&D, DE - ENV) e François Kalfon (S&D, FR – TRAN) quali relatori. Il Parlamento europeo dovrebbe adottare la sua posizione nella plenaria del 23 novembre 2026.
4. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere nella 604^a sessione plenaria, il 18 marzo 2026. Il Comitato delle regioni non ha ancora adottato il suo parere.

III. PROGRESSI IN SEDE DI CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

5. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato l'esame della proposta il 13 gennaio 2026 con una presentazione generale della proposta e della relativa valutazione d'impatto. I lavori sono proseguiti il 3 e 17 febbraio, il 3 e 17 marzo, il 14 aprile e il 19 maggio 2026.
6. A seguito della presentazione della proposta e della valutazione d'impatto, gli Stati membri hanno espresso sostegno, in linea generale, all'obiettivo di accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni e di rafforzare la competitività dell'industria automobilistica dell'Unione. Allo stesso tempo però, sono emerse opinioni divergenti quanto all'approccio normativo più appropriato per conseguire tali obiettivi.

7. Alcuni Stati membri ritengono che integrare l'approccio sul lato dell'offerta delle norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni con misure sul versante della domanda destinate alle flotte aziendali potrebbe contribuire ad accelerare la diffusione sul mercato dei veicoli a zero e a basse emissioni e a creare mercati guida stabili per l'industria automobilistica europea. Altri Stati membri hanno sollevato preoccupazioni che riguardano la natura obbligatoria e il valore aggiunto complessivo degli obiettivi proposti, la loro proporzionalità in relazione all'onere amministrativo generato, i possibili impatti sulle imprese e sulle PMI e il fatto che la proposta possa essere eccessivamente interventista. Tali preoccupazioni sono contenute anche in un documento informale comune presentato da un gruppo significativo di Stati membri. Uno Stato membro si è opposto alla proposta nella sua forma attuale, ma ha espresso sostegno, in linea di principio, all'obiettivo dell'elettrificazione delle flotte aziendali. Allo stesso tempo, vari Stati membri, pur mantenendo riserve su taluni elementi della proposta, hanno espresso la volontà di proseguire le discussioni tecniche al fine di individuare possibili soluzioni di compromesso.
8. Durante la presidenza cipriota il gruppo ha effettuato un primo esame completo articolo per articolo della proposta. Le discussioni si sono incentrate in particolare sull'ambito di applicazione e sulle definizioni, sul livello di ambizione degli obiettivi proposti, sugli obblighi di comunicazione e l'onere amministrativo, nonché sull'interazione della proposta con fascicoli legislativi correlati, in particolare la revisione delle norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni e il regolamento sull'accelerazione industriale.
9. Al fine di agevolare le discussioni e portare avanti i lavori tecnici, la presidenza ha distribuito una nota di indirizzo e una prima proposta di compromesso che tiene conto delle osservazioni e dei suggerimenti redazionali formulati dalle delegazioni durante le discussioni. La prima proposta di compromesso è stata discussa in sede di gruppo il 19 maggio 2026 ed è stata globalmente accolta con favore dalle delegazioni come base costruttiva per proseguire le discussioni tecniche, benché siano rimaste riserve significative su aspetti politici chiave della proposta. La presidenza ha inoltre agevolato scambi concernenti la fattibilità della comunicazione di informazioni e le metodologie di raccolta dei dati, anche attraverso presentazioni degli Stati membri sulle pratiche esistenti in materia di immatricolazione e comunicazione delle informazioni. In tale contesto, vari Stati membri hanno sottolineato la necessità di proseguire i lavori tecnici per quanto riguarda le metodologie di raccolta dei dati e le interconnessioni dei registri, al fine di garantire un approccio coerente e praticabile in tutti gli Stati membri.
10. Gli Stati membri hanno inoltre sollevato interrogativi quanto al requisito "prodotto nell'Unione europea" e alle sue possibili implicazioni, anche in relazione alla portata della nozione di "sostegno finanziario" e alla sua interazione con i regimi di sostegno nazionali. Alcuni Stati membri hanno inoltre sollevato interrogativi in merito all'interazione dell'articolo 4 con le competenze fiscali nazionali. Le discussioni su tali aspetti hanno subito

un'ulteriore evoluzione a seguito della pubblicazione, il 4 marzo 2026, della proposta di regolamento sull'accelerazione industriale. Contestualmente, gli Stati membri hanno sottolineato che sarebbe necessaria maggiore chiarezza circa il significato pratico del requisito "prodotto nell'Unione europea" al fine di valutare il possibile impatto della limitazione del sostegno finanziario ai veicoli prodotti con tale marchio. Ulteriori progressi su detti aspetti dipenderanno in parte dall'avanzamento delle discussioni in seno ai competenti organi preparatori incaricati di esaminare la proposta di regolamento sull'accelerazione industriale.

11. Le discussioni tenutesi durante la presidenza cipriota hanno consentito utili chiarimenti tecnici e una migliore individuazione delle principali questioni politiche e orizzontali che richiedono ulteriori approfondimenti. Allo stesso tempo, le discussioni hanno confermato le strette correlazioni tra la proposta in oggetto, la revisione delle norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni e il regolamento sull'accelerazione industriale. I progressi su questi fascicoli correlati avranno pertanto un impatto significativo sui futuri lavori sulla proposta.

IV. CONCLUSIONE

12. Alla luce di quanto precede, si invitano il Coreper e il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori rispettivamente nella riunione del 27 maggio e nella sessione dell'8 giugno 2026.
