



**Proposta di Revisione
del Pacchetto Automotive**

COM(2025) 995 final - 0420 e 0421

Nota di Aggiornamento

17 dicembre 2025

1. Premessa

Nelle giornate del 16 e del 17 dicembre 2025 la Commissione UE ha presentato due importanti proposte di revisione del Pacchetto Automotive ([link](#)), ossia:

1. *Proposal on the revision of the CO2 standards for cars and vans:*

- a. [COM\(2025\) 995 final 2025/0420](#) - *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending regulation (EU) 2019/631 as regards CO2 emission performance standards for new light duty vehicles and vehicle labelling and repealing directive 1999/94/EC*
- b. [SWD\(2025\) 1058 final PART 1/2](#) - *Impact assessment report accompanying the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending regulation (EU) 2019/631*

2. *Proposal on clean corporate vehicles*

- a. [COM\(2025\) 994 final - 2025/0421](#) *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles*
- b. [SWD\(2025\) 1060 final](#) - *Impact assessment report accompanying the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles*

La proposta di revisione mira a mantenere fermo l'obiettivo della neutralità carbonica al 2050 e il segnale verso l'elettrificazione, ma introduce maggior flessibilità per i costruttori e misure a sostegno dell'industria europea. La novità principale riguarda il **bando dei motori endotermici al 2035** (divieto totale di vendita di nuove auto a benzina o diesel dal 2035) **che viene attenuato, passando a un target del 90% di riduzione delle emissioni medie di CO₂, consentendo una quota limitata di veicoli con motore a combustione anche oltre tale data.** Parallelamente, il pacchetto introduce iniziative per rafforzare la filiera UE delle batterie (stanziando fondi dedicati) e per promuovere la produzione e l'adozione di auto elettriche di piccola taglia e a basso costo fabbricate in Europa. Di seguito esaminiamo in dettaglio cosa comportano queste misure e come cambiano i regolamenti esistenti.

Di seguito un'analisi mirata dei due COM(2025) 994 e di tutte le novità previste.

2. COM(2025) 995 final 2025/0420

COM(2025) 995 final 2025/0420

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending regulation (EU) 2019/631 as regards CO₂ emission performance standards for new light duty vehicles and vehicle labelling and repealing directive 1999/94/EC.

Proposta di regolamento che modifica il Reg. (UE) 2019/631 (standard CO₂ auto e furgoni) e introduce un nuovo regime UE di etichettatura, abrogando la Dir. 1999/94/CE.

CONTESTO, RAZIONALE E FINALITÀ

La proposta nasce nel quadro degli obiettivi climatici UE (climate-neutrality 2050) e delle politiche trasversali su infrastrutture di ricarica (AFIR), filiere batterie/materie prime (CRM, NZIA), e misure di sostegno alla manifattura e alla resilienza industriale (richiamo anche a futuri sviluppi tipo Industrial Accelerator Act, inclusi concetti come “made in the EU” e label carbon intensity per l'acciaio).

Nel memo si sottolinea la rilevanza del trasporto stradale in termini emissivi e la necessità di mantenere “la rotta” sulla decarbonizzazione, riconoscendo però la richiesta di maggiore flessibilità regolatoria per mitigare rischi di non-compliance nella transizione.

(A) Modifiche “core” agli standard CO₂ del Reg. 2019/631: target, flessibilità e perimetro

a. Target: modifica del 2030 per i furgoni e del 2035 per auto e furgoni

Nel “detailed explanation” la Commissione esplicita due cambi chiave: (i) riduzione del target 2030 per i veicoli commerciali leggeri (LCV) “dal 50% al 40%”; (ii) riduzione del target 2035 “dal 100% al 90%” per auto e furgoni, prevedendo meccanismi di compensazione tramite crediti. Nel testo normativo, l'emendamento indica che dal 1° gennaio 2035 l'obiettivo EU fleet-wide è -90% per nuove auto e nuovi LCV.

Nota tecnica importante (coerenza interna del documento): nella sezione “expected results/impact” del COM si afferma che le flessibilità sarebbero introdotte “mantenendo” il target 2035 al 100%, ma il testo degli articoli/considerando lo modifica a -90%. Va quindi trattato come un punto di potenziale incoerenza redazionale *interna* al COM.

b. “Multiannual compliance” (flessibilità temporale) per 2025–2027 e 2030–2032

La proposta introduce un passaggio rilevante: per dimostrare la conformità non si guarda più solo “anno per anno”, ma si consente una verifica su periodi pluriennali. In particolare:

- la conformità è riferita alla media delle “*annual average specific emissions*” sul periodo e alla media dei target annuali sul periodo (pesata per le immatricolazioni annue del costruttore);
- l’*excess emissions premium* (penale) scatta se la media sul periodo supera il target sul periodo;
- per i pool, si definiscono regole coerenti di calcolo su base media-periodo e anche finestre temporali più ampie per formalizzare accordi di pooling (es. copertura 2025/2026 fino al 31 dicembre 2027; copertura 2030/2031 fino al 31 dicembre 2032).

c. Chiarimenti/estensioni di perimetro su veicoli “N” ZEV.

Dal 1° gennaio 2025, vengono inclusi nel campo dei veicoli commerciali leggeri (per gli obblighi del regolamento) anche ZEV di categoria N con “mass without the battery” ≤ 2840 kg.

(B) Meccanismi economico-tecnici di “compensazione” dal 2035: crediti carburanti e crediti acciaio low-carbon

Dal 2035 la Commissione introduce crediti che possono ridurre (entro cap) le “average specific emissions” imputate al costruttore.

a. Fuel credits – Art. 5a e formula in Allegato I (punto 7)

- Decorrenza e funzione:** dal 2035, la Commissione calcola per ciascun costruttore “fuel credits” basati sui risparmi GHG ottenuti dall’uso di specifici combustibili, per compensare le emissioni dei nuovi veicoli immatricolati nell’anno. Il calcolo usa: quantità di combustibili immessi sul mercato UE per il trasporto stradale e loro intensità GHG (come da RED), quota di combustibili usata in auto/LCV, chilometraggio vita utile e numero di veicoli.
- Fuels eleggibili:** RFNBO conformi ai criteri RED (Art. 29a) e biofuel/biogas da feedstock Allegato IX (Parti A e B) conformi ai criteri RED (Art. 29).

iii. **Cap quantitativi (vincoli economici):**

- i crediti da tutti i combustibili non possono ridurre le “average specific emissions” di più del 3% del target UE 2021;
- la sola componente biofuels/biogas da feedstock Allegato IX Parte B è ulteriormente limitata a 1% del target UE 2021.

iv. **Formula auto:** nell’Allegato I, punto 7, per le auto i fuel credits sono la somma (sui fuels eleggibili) di

$$\text{Fuel credits}_{\text{cars}} = \sum_{\text{fuels}} \frac{Q_{\text{fuel}} \cdot \text{GHG}_{\text{savings}} \cdot \text{fuelshare}_{\text{cars}}}{\text{newcars} \cdot \text{mileage}}$$

dove:

- **Q_{fuel} [MJ] (megajoule)** = quantità energetica del singolo fuel immesso sul mercato UE per il trasporto stradale, come riportata nella Union Database della RED
- **$\text{GHG}_{\text{savings}}$ [gCO₂e/MJ] (grammi di CO₂ equivalente per megajoule)** = “risparmio” di emissioni climalteranti per unità di energia, definito come differenza tra un fossil fuel comparator e l’intensità emissiva GHG del fuel (da Union Database)
 - **fossil fuel comparator [g CO₂e/MJ]** è quello definito nelle parti pertinenti della RED (biofuels, biogas) e, per RFNBO, nel Reg. delegato (UE) 2023/1185 richiamato nel testo
- **$\text{fuelshare}_{\text{cars}}$ [-] (adimensionale, rapporto/percentuale)** = quota dei combustibili usati dalle autovetture sul totale dei combustibili usati nel road transport UE (dati pubblicati nell’inventario GHG UE). Unità
- **newcars** = numero di nuove autovetture immatricolate di cui il costruttore è responsabile nell’anno
- **mileage (valore fissato di 240.000 km)** = percorrenza media “lifetime” assunta per le autovetture

- v. **Formula furgoni:** nell'Allegato I, punto 7, per le auto i fuel credits sono la somma (sui fuels eleggibili) di

$$\text{Fuel credits}_{\text{vans}} = \sum_{\text{fuels}} \frac{Q_{\text{fuel}} \cdot \text{GHG}_{\text{savings}} \cdot \text{fuelshare}_{\text{vans}}}{\text{newvans} \cdot \text{mileage}}$$

come prima, ma con la differenza che **mileage** ha un valore per i vans ha un valore fissato di **300.000 km**.

Di conseguenza:

$$\text{Fuel credits} \sim \frac{\text{gCO}_2 \text{ emissions}}{\text{veicolo} \cdot \text{km}}$$

Operativamente è una grandezza confrontabile con una “**specific emission**” per **km** (tipicamente gestita nel quadro 2019/631 come [gCO₂/km]) ed è infatti sottraibile alle *average specific emissions of CO₂* nella formula della penale dal 2035.

b. Low-carbon steel credits – Art. 5b e Allegato I (punto 7)

- i. **Decorrenza e funzione:** dal 2035, il costruttore ottiene “low-carbon steel credits” per compensare emissioni, calcolati su quantità e intensità emissiva dell'acciaio “low-carbon” made in the EU usato nei veicoli, numero di veicoli e chilometraggio vita utile (secondo Allegato I, punto 7).
- ii. È previsto un vincolo **anti-doppio conteggio**: l'articolo prevede che il meccanismo non si applichi ai veicoli la cui contribuzione è coperta dall'art. 5a.
- iii. **Cap:** i low-carbon steel credits non possono ridurre le “*average specific emissions*” di più del 7% del target UE 2021.
- iv. **Formula auto:**

$$\text{Low carbon steel credits} = \frac{\text{GHG}_{\text{saving low carbon steel}} \cdot \text{Quantity}_{\text{steel}}}{\text{newcars} \cdot \text{mileage}}$$

dove:

- $GHG_{savings} [kgCO_2/t_{steel}]$ = intensità CO₂ dell'acciaio "baseline" meno intensità media CO₂ dell'acciaio low-carbon "made in the EU" usato dal costruttore
- $Quantity_{steel} [t]$ (tonnellate) = quantità di acciaio low-carbon "made in the EU" usata nei veicoli nell'anno
- *mileage* valore fissato di **240.000 km**

v. **Formula furgoni:**

$$\text{Low carbon steel credits} = \frac{GHG_{\text{saving low carbon steel}} \cdot \text{Quantity}_{\text{steel}}}{\text{newvans} \cdot \text{mileage}}$$

come prima, ma con la differenza che *mileage* ha un valore per i vans ha un valore fissato di **300.000 km**

Di conseguenza:

$$\text{Low carbon steel credits} = \frac{kgCO_2}{\text{veicolo} \cdot km}$$

l'idea è trasformare l'uso di **acciaio a minore intensità di CO₂** ("low-carbon steel made in the EU") in un **credito** espresso su base "per km" (quindi confrontabile con le *average specific emissions of CO₂* della flotta). Questo credito, dal **2035**, può essere sottratto alle emissioni specifiche medie del costruttore quando si calcola l'eventuale penale (excess emissions premium).

c. **Penali**

Dal 2035 la proposta dice che la penale si calcola come:

$$\begin{aligned} \text{Excess emissions premium} = \\ & (\text{averagespecificemissionsofCO}_2 - (\text{fuel credits} + \text{low carbon steel credits})) \\ & \times \text{EUR } 95) \times \text{number of newly registered vehicles.} \end{aligned}$$

- è una grandezza "per km" (tipicamente [g CO₂/km] nel Reg. 2019/631);

- i *credits* sono costruiti proprio per produrre una grandezza confrontabile “per km” (vedi analisi dimensionale sopra);
- **EUR 95** opera come “fattore monetario per unità di superamento” nel meccanismo delle penali del regolamento (quindi, in pratica, come *[EUR per (g CO₂/km) per veicolo]*);
- moltiplicando per il numero di veicoli si ottiene un importo in EUR.

Sempre nella stessa disposizione si fissa anche il **cap**: la **somma fuel credit + steel credits non può superare 10% del target UE2021** (cap adimensionale applicato a una grandezza “per km” del target).

(C) “Super-credits” per piccole ZEV “made in the EU” (fino al 2034)

Fino al 2034 ogni nuova ZEV M1 identificata come “*small electric vehicle*” (richiamo al Reg. 2018/858) e “made in the EU” viene conteggiata come 1,3 veicoli nel calcolo delle emissioni medie del costruttore.

Gli Stati membri devono registrare e trasmettere alla Commissione, per ciascun veicolo, la qualifica di “small” e “made in the EU” e i parametri che determinano tale conformità; e la Commissione definirà via atti delegati la metodologia per “made in the EU”.

(D) Nuovo regime UE di vehicle labelling e product database (abroga Dir. 1999/94/CE)

La proposta sostituisce la direttiva con un regolamento, puntando a requisiti armonizzati e direttamente applicabili, con forte componente digitale (QR code e product database).

i. Classi CO₂ A–G (Allegato IIIa, Parte 1)

La scala è definita con soglie numeriche diverse per M1 e N1 (dato rilevante per comunicazione commerciale e comparabilità):

- M1: A=0; B=1–25; C=26–50; D=51–75; E=76–100; F=101–125; G≥126 g/km
- N1: A=0; B=1–25; C=26–50; D=51–100; E=101–150; F=151–200; G≥201 g/km

ii. Contenuto dell’etichetta (Allegato IIIa, Parte 2)

L’etichetta standard deve includere: marca, categoria (M1/N1), nome(i) commerciale(i), QR code verso product database, CO₂ combinata (con specifiche “weighted” per OVC-HEV), consumi carburante (con specifiche CS per OVC-HEV), consumi elettrici (con specifiche CD per OVC-HEV), ed altri elementi tecnici previsti nel seguito della Parte 2.

iii. Product database (Allegato IIIa, Parte 3) e atti di esecuzione
Il COM esplicita che, una volta reso disponibile il database, i costruttori dovranno inserire le informazioni richieste e che potranno essere adottati implementing acts per dettagli operativi.

3. COM(2025) 994 final - 2025/0421

[COM\(2025\) 994 final - 2025/0421](#)

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles

Proposta di regolamento “on clean corporate vehicles”: target nazionali sulla quota minima di ZLEV/ZEV nelle nuove immatricolazioni corporate (grandi imprese) e vincoli su sostegni finanziari.

CONTESTO E LOGICA D’INTERVENTO

Il regolamento si innesta sul fatto che le flotte aziendali sono un “driver” cruciale per la transizione: nel COM si richiama che l’iniziativa è coordinata con la revisione degli standard CO₂ light-duty per un mix coerente di flessibilità lato offerta e stimolo domanda corporate.

Gli obiettivi attesi (nella “legislative financial and digital statement”) sono quantificati:

- incremento quota ZEV nelle nuove immatricolazioni corporate;
- riduzioni CO₂ addizionali fino a 10–43,4 Mt nel periodo 2030–2050 (a seconda della stringenza dei target); riduzioni NOx/PM2.5 e rumore;
- riduzione consumi fossili e spese per carburanti;
- miglior disponibilità/affordability dell’usato ZEV;

- segnale prevedibile di domanda a supporto investimenti industriali.

(A) Architettura regolatoria e definizioni

La struttura è esplicitata: Art. 1 oggetto; Art. 2 definizioni; Art. 3 target e metodologia; Art. 4 sostegni e “made in EU” (atti delegati); Art. 6 monitoraggio/reporting; Art. 7 review; Art. 8 entrata in vigore; Allegato con target nazionali. La base giuridica è l’art. 192(1) TFUE.

(B) Target e metodologia di calcolo (Art. 3 + Allegato)

Decorrenza: dal 1° gennaio 2030 gli Stati membri devono assicurare che, ogni anno, le nuove immatricolazioni corporate effettuate da large undertakings rispettino:

1. una quota minima di ZLEV + ZEV;
2. una quota minima (subset) di ZEV; per auto (Tabella 1) e furgoni (Tabella 2).

Metodologia (molto operativa): la quota annua è calcolata come rapporto tra (i) numero di nuove immatricolazioni corporate da parte di large undertakings di veicoli ZLEV+ZEV (o solo ZEV) e (ii) numero totale di nuove immatricolazioni corporate da parte di large undertakings, per categoria (auto o furgoni) e per Stato membro.

Livelli UE “di riferimento” e modulazione: nei considerando si esplicitano anche i valori “aggregati” UE e la logica di differenziazione: per il 2030 una quota UE del 69% ZLEV (di cui 45% ZEV) per auto e 40% ZLEV (di cui 36% ZEV) per furgoni; per il 2035 95% ZLEV (di cui 80% ZEV) per entrambe le categorie. I target nazionali sono modulati in funzione del PIL pro capite per tener conto delle diverse capacità e condizioni abilitanti.

Sempre nei considerando si richiama che, nel quadro dell’“automotive omnibus” sugli standard CO₂, la definizione di low-emission (ZLEV) viene aggiornata per riconoscere il ruolo (anche transitorio) di plug-in hybrid e range-extended electric vehicles per segmenti “hard-to-electrify”.

TARGET NAZIONALI

Tabella 1 – Auto corporate (M1): quota minima ZLEV+ZEV e quota minima ZEV

Stato membro	2030 ZLEV+ZEV	2030 ZEV	2035 ZLEV+ZEV	2035 ZEV
Austria	90%	58%	95%	95%
Belgium	90%	58%	95%	95%
Bulgaria	48%	31%	67%	56%
Croatia	48%	31%	67%	56%
Cyprus	55%	36%	76%	64%
Czechia	55%	36%	76%	64%
Denmark	90%	58%	95%	95%
Estonia	55%	36%	76%	64%
Finland	83%	54%	95%	95%
France	69%	45%	95%	80%
Germany	83%	54%	95%	95%
Greece	48%	31%	67%	56%
Hungary	48%	31%	67%	56%
Ireland	90%	58%	95%	95%
Italy	69%	45%	95%	80%
Latvia	48%	31%	67%	56%
Lithuania	48%	31%	67%	56%
Luxembourg	90%	58%	95%	95%
Malta	69%	45%	95%	80%
Netherlands	90%	58%	95%	95%
Poland	48%	31%	67%	56%
Portugal	48%	31%	67%	56%
Romania	48%	31%	67%	56%
Slovakia	48%	31%	67%	56%

Slovenia	55%	36%	76%	64%
Spain	55%	36%	76%	64%
Sweden	90%	58%	95%	95%

Tabella 2 – Furgoni corporate (N1): quota minima ZLEV+ZEV e quota minima ZEV

Stato membro	2030 ZLEV+ZEV	2030 ZEV	2035 ZLEV+ZEV	2035 ZEV
Austria	52%	47%	95%	95%
Belgium	52%	47%	95%	95%
Bulgaria	28%	25%	67%	56%
Croatia	28%	25%	67%	56%
Cyprus	32%	29%	76%	64%
Czechia	32%	29%	76%	64%
Denmark	52%	47%	95%	95%
Estonia	32%	29%	76%	64%
Finland	48%	43%	95%	95%
France	40%	36%	95%	80%
Germany	48%	43%	95%	95%
Greece	28%	25%	67%	56%
Hungary	28%	25%	67%	56%
Ireland	52%	47%	95%	95%
Italy	40%	36%	95%	80%
Latvia	28%	25%	67%	56%
Lithuania	28%	25%	67%	56%

Luxembourg	52%	47%	95%	95%
Malta	40%	36%	95%	80%
Netherlands	52%	47%	95%	95%
Poland	28%	25%	67%	56%
Portugal	28%	25%	67%	56%
Romania	28%	25%	67%	56%
Slovakia	28%	25%	67%	56%
Slovenia	32%	29%	76%	64%
Spain	32%	29%	76%	64%
Sweden	52%	47%	95%	95%

(C) Regola su “financial support” e condizionalità “made in the EU” (Art. 4)

La proposta introduce un vincolo di politica industriale/aiuti: dal 1° gennaio 2028 gli Stati membri non devono più fornire sostegno finanziario per auto e furgoni corporate diversi da ZEV/ZLEV; e, nel concedere sostegni a ZEV/ZLEV, devono farlo solo per veicoli “made in the EU” (criteri da definire), “fatto salvo” il quadro sugli aiuti di Stato. La Commissione è incaricata di adottare atti delegati per una metodologia “made in the EU”, richiamando l’esigenza di coerenza con gli sviluppi attesi dall’Industrial Accelerator Act.

(D) Monitoraggio, reporting, review e profili economico-amministrativi

- **Piani e report:** gli Stati membri devono presentare un piano nazionale entro 28 febbraio 2028 e poi ogni due anni; dal 28 febbraio 2031 devono trasmettere un report annuale sui dati dell’anno precedente.
- **Monitoraggio economico/mercato usato:** la Commissione prevede un monitoraggio della riduzione spesa fossile con statistiche Eurostat e un apposito studio sulla disponibilità di usato ZEV, con pubblicazione via European Alternative Fuels Observatory.



- **Costi amministrativi:** nel COM si indica che ci saranno costi “one-off” per gli Stati membri (es. distinguere registrazioni corporate di SMEs vs large undertakings), con prevalenza di dati già raccolti nei registri nazionali.
- **Impatto su bilancio UE:** è esplicitato che la proposta non ha impatto sul bilancio UE.
- **Review:** entro il 31 dicembre 2035 e poi ogni 5 anni la Commissione valuta efficacia e impatti (inclusi aspetti collegati a competitività/affordability e coerenza con strumenti industriali).
- **Entrata in vigore:** 20 giorni dopo la pubblicazione in GUUE.