



“PACCHETTO AUTOMOTIVE”

presentato dalla Commissione Europea il 16 dicembre 2025

POSIZIONE E PROPOSTE DELLA FILIERA ITALIANA

versione con analisi dei testi della Commissione
e proposte emendative

27 Gennaio 2026

Per informazioni ed approfondimenti:

Direzione Generale

Gianmarco Giorda - anfia@anfia.it

Direzione Relazioni Istituzionali

Fabrizia Vigo - f.vigo@anfia.it

Francesca Subbioni – f.subbioni@anfia.it

PREMESSA

In un momento storico di particolare pressione competitiva e di dinamiche geopolitiche che stanno influenzando fortemente gli sviluppi industriali, **l'industria automobilistica europea, sta affrontando molteplici fattori di complessità e crisi che stanno impattando in maniera molto complessa sulle dinamiche settoriali.**

In tale contesto la Commissione Europea, riconoscendo **il settore automotive come pilastro economico ed occupazionale**, ha dato vita ai lavori del “dialogo strategico sul futuro del automotive europeo” con lo scopo di adottare misure in grado di supportare la competitività del settore ed intervenire sulla stringente regolamentazione sulle emissioni di CO₂ garantendo la neutralità tecnologica.

Lo scorso 16 dicembre la Commissione ha pubblicato il cd “pacchetto automotive” che contiene alcune proposte di intervento tra cui:

- 1) **Proposta di revisione del Regolamento “CO₂ standards for cars and vans” COM(2025) 995 final 2025/0420**
- 2) **Proposta di Regolamento sulle flotte aziendali “clean corporate vehicles” COM(2025) 994 final - 2025/0421**
- 3) **Proposta di emendamento mirato del Regolamento (EU) 2019/1242 sugli standard di CO₂ per i veicoli commerciali pesanti e gli autobus**

L'Associazione Italiana dell'Industria Automobilistica, che rappresenta i costruttori di autoveicoli con stabilimenti produttivi in Italia e una delle più rilevanti catene del valore della componentistica a livello europeo ritiene che **le proposte siano assolutamente insufficienti rispetto alle complessità industriali e alle ambizioni di competitività e sovranità tecnologica europea condivise nel “dialogo strategico”,** nonché assolutamente insufficienti rispetto alla condivisione di un approccio regolamentare pragmatico basato sulla neutralità tecnologica, necessario affinché gli obiettivi di decarbonizzazione restino ambiziosi, ma siano realistici, consentendo a consumatori ed imprese la libera scelta su come raggiungerli.

L'obiettivo del presente contributo è quello di favorire, nel corso dell'iter legislativo delle diverse proposte, l'introduzione delle **modifiche necessarie a garantire una transizione verde efficace del trasporto su gomma di persone e merci, salvaguardando al contempo la sostenibilità economica e la competitività dell'industria automotive europea,** ribadendo nuovamente che una veloce ed efficace decarbonizzazione del trasporto stradale sarebbe facilmente raggiungibile attraverso **l'adozione di un'iniziativa europea di sostituzione del parco circolante (età media circa 12 anni) con veicoli a zero e basse emissioni.**

1) PROPOSTA DI REVISIONE STANDARD CO₂ VEICOLI LEGGERI

Cosa prevede la proposta

Target riduzione delle emissioni (rispetto al 2021) dal 2030

- **Autovetture:**

- target 2030 invariato a - 55%

Fino al 2034, le **piccole autovettura elettrica M1e “made in UE”** (nuova categoria introdotta con “omnibus” con lunghezza non superiore a 4.2 mt) saranno conteggiate come 1,3

- **Veicoli commerciali leggeri:**

- target 2030 ridotto al - 40% (da - 50%)

Target di riduzione delle emissioni (rispetto al 2021) dal 2035

Dal 2035 i costruttori dovranno raggiungere il 100% di riduzione e potranno farlo:

- **90% minimo di riduzione delle emissioni medie di CO₂ calcolate allo scarico**
- **10% se non raggiunto con la riduzione allo scarico, può essere compensato con:**
 - **7% max con utilizzo¹ di acciaio verde prodotto in UE**
 - **3% max di generazione crediti attraverso carburanti sostenibili prodotti da materie prime Annex IX delle direttive RED II e RED III, in base alla formula:**

➔ **Fuel credits** = $Q_{fuel} * GHG_{savings} * fuel_{sharecars} / (newcars * mileage)$

<i>Q_{fuel}</i>	è, per ciascun carburante, la quantità di energia immessa sul mercato dell'Unione per il settore del trasporto su strada, come riportato nella banca dati dell'Unione istituita ai sensi dell'articolo 31 bis della direttiva (UE) 2018/2001 [MJ]
<i>GHG Saving</i>	è, per ciascun combustibile, la differenza tra il comparatore dei combustibili fossili e l'intensità delle emissioni di gas serra del combustibile come riportato nella banca dati dell'Unione istituita ai sensi dell'articolo 31 bis della direttiva (UE) 2018/2001 [g CO ₂ e/MJ]
<i>Fossil Fuels comparator</i>	è come definito al punto 19 della parte C dell'allegato 5 della direttiva (UE) 2018/2001 per i biocarburanti, al punto 19 della parte B dell'allegato 6 di tale direttiva per il biogas e al punto 2 della parte A dell'allegato del regolamento delegato (UE) 2023/1185 della Commissione per i carburanti rinnovabili di origine non biologica
<i>fuelsharecars</i>	è la quantità totale di carburanti utilizzati dalle autovetture, in percentuale della quantità totale di carburanti utilizzati nel trasporto su strada nell'Unione, come pubblicato nell'inventario dei gas serra dell'Unione, in conformità all'articolo 26 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima (il “regolamento sulla governance”)
<i>newcars</i>	è il numero di nuove autovetture immatricolate
<i>mileage</i>	è il chilometraggio medio delle autovetture, fissato a 240.000 km

¹ Sarà definita la metodologia di utilizzo in un atto delegato successivo

Osservazioni

ANFIA ha accolto favorevolmente l'anticipo della proposta di revisione della normativa CO₂ per i veicoli leggeri, ma **considera l'intervento poco incisivo alla luce dello stato di accettazione del mercato delle propulsioni a zero emissioni** sia sulle autovetture che sui veicoli commerciali e in termini di apertura alla neutralità tecnologica. La proposta, infatti, riconosce uno spazio marginale al contributo dei carburanti rinnovabili e solo dopo il 2035.

Un approccio incomprensibile, sia in termini temporali (che senso ha non valorizzare i contributi di riduzione delle emissioni dei carburanti rinnovabili da subito per accelerare la transizione del settore?) che di limitazione al solo 3% degli obiettivi (quantitativo largamente inferiore alle disponibilità in rete).

Proposte emendative - target e carburanti rinnovabili

Contributo dei carburanti rinnovabili

Nell'ottica di accelerare la decarbonizzazione delle emissioni del trasporto su gomma, **non si comprende il motivo di voler limitare i contributi di riduzione delle emissioni di CO₂ dei carburanti rinnovabili solo a partire dal 2035** e per di più con una percentuale irragionevolmente residua (3%) considerata la disponibilità attuale e crescente di queste soluzioni, il cui contributo è riconosciuto in diverse altre regolamentazioni europee.

Diversi studi indipendenti², dimostrano la capacità della filiera produttiva di poter accrescere l'immissione in rete di prodotti rinnovabili da utilizzare per il trasporto stradale, senza compromettere la transizione del trasporto aereo e quello marittimo. Anzi, si evidenzia che, **limitare le prospettive di mercato di lungo periodo del contributo dei carburanti rinnovabili (Carbon neutral fuels - CNF) nel trasporto stradale, rischia di mettere in discussione gli investimenti anche per le altre modalità**, considerati gli elevati costi di produzione a fronte di un residuale consumo.

Il principio di neutralità tecnologica può e deve essere implementato nella regolamentazione da subito, attraverso clausole di flessibilità in grado di riconoscere il ruolo decarbonizzante e la riduzione reale delle emissioni dei carburanti rinnovabili, coerentemente con le altre normative europee che riconoscono tali impatti.

La neutralità tecnologica si ottiene realmente prevedendo:

- Contributo dei carburanti rinnovabili dall'entrata in vigore della revisione
- Introduzione di un carbon correction factor (CCF)
- Introduzione nuova categoria di veicolo alimentato solo a CNF da considerare a zero emissioni (ZEV, 0 gCO₂/km)

² [Europe Has Sufficient Renewable Feedstock Potential to Produce CO₂-Neutral Fuels for Road, Aviation and Maritime Transport](#)

Target

I target proposti, senza una anticipata e più ampia apertura alla neutralità tecnologica non sono raggiungibili.

Si evidenzia che ad oggi il **target del 2035** proposto a -90% (con le compensazioni sui carburanti rinnovabili fino al 3% e l'acciaio verde fino al 7%), **non lascia spazio sufficiente ai costruttori per poter continuare ad investire su tecnologie alternative all'elettrico** come i motori ibridi, **escludendo anche quelli ricaricabili Plug-in**. Questo anche a causa dell'inseverimento dei parametri dell'Utility Factor (UF) previsti dal 2027 con l'Euro 6e-bis-FCM che comporteranno un incremento delle emissioni di CO₂ dei singoli veicoli, senza tenere in debita considerazione la rapida evoluzione tecnologica che queste tecnologie sta vivendo, avendo già portato le autonomie in elettrico a circa 100/110 km ed esistendo già componenti in grado di controllare lo switch tra endotermico ed elettrico.

In merito ai **veicoli commerciali leggeri**, si ribadisce la **grande difficoltà che sta avendo la transizione del trasporto merci verso i veicoli elettrici** che, per il loro impiego come bene strumentale d'impresa, soffrono fortemente il costo totale di possesso (TCO) più elevato e la limitata disponibilità di infrastrutture di ricarica adeguate alla continuità operativa.

La richiesta della filiera italiana è che il principio di neutralità tecnologica sia implementato da subito attraverso l'introduzione di un *carbon correction factor* (CCF), che contabilizzi il contributo dei biocarburanti, e che i target siano di conseguenza ridefiniti in maniera pragmatica.

Strettamente connessi alla neutralità, si propongono i seguenti target:

- | AUTO | VCL |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• 2035 → - 75% | <ul style="list-style-type: none">• 2030 → - 30%• 2035 → - 75% |
- Sospensione inseverimento Utility Factor 2027 - Euro 6e-bis-FCM (da inserire nell'Omnibus automotive)

Proposte emendative - flessibilità

Sanzioni

Si apprezza l'adozione anche per gli anni 2030-2032 del meccanismo "Banking & Borrowing" di flessibilità già adottato per il periodo 2025-2027 sulla generazione dei crediti.

Si ritiene però opportuno per entrambi i periodi **estendere la flessibilità su 5 anni** sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri.

Meccanismo "Banking & Borrowing" da estendere su 5 anni

- 2025-2029
- 2030-2034

Contributo acciaio verde europeo

La compensazione prevista dalla proposta è in linea generale non condivisibile perché aggiunge alla regolamentazione **un'altra variabile non controllabile dalla filiera** a cui è anche attribuito un peso percentuale non trascurabile rispetto agli obiettivi.

È evidente, inoltre, il rischio di un incremento dei costi di approvvigionamento che andrebbero a gravare ulteriormente sulla competitività delle imprese e sui prezzi finali dei veicoli.

Green steel

- si propone di eliminare o riconsiderare tale disposizione

Supercredito per auto piccole elettriche "Made in UE"

Si accoglie con favore la proposta avanzata dalla Commissione di introdurre una nuova categoria di autovettura (M1e) "piccola" ed elettrica, made in EU, a cui attribuire maggior valore nel computo della media CO₂.

Nell'ottica di dare una maggiore efficacia alla *ratio* della proposta di avere una categoria "small and affordable", nonché di incrementare il peso delle produzioni europee (made in EU), si ritiene opportuna la valutazione di un ulteriore incremento del contributo da attribuire a tale veicolo paria a un coefficiente di 1,5 in luogo dell'1,3 proposto dalla Commissione. Nell'attesa della proposta della Commissione sulle caratteristiche del made in EU si allega la posizione ANFIA sul tema.

Piccole auto elettriche M1e "Made in UE" (proposta ANFIA su local content):

- Aumentare il contributo per costruttore a 1,5
- Riconoscimento del contributo anche oltre il 2034

Proposta di introduzione “supercredito” per i veicoli commerciali elettrici

Per rispondere alle difficoltà di elettrificazione dei veicoli commerciali i cui trend di immatricolazioni a zero emissioni evidenziano una situazione particolarmente critica, si propone l’introduzione differenti range di **supercrediti** da attribuire tout court ai **veicoli elettrici**, nonché con soglie crescenti per quelli che rispondono alle caratteristiche del **made in EU** e a quelli rientranti in una nuova categoria di **small and affordable LCV (N1e)** con lunghezza fino a 5 metri (in analogia con la proposta CE sulle autovetture M1e).

Si richiede, inoltre, un ampliamento delle tipologie di VCL che possano essere conteggiati nella media delle emissioni di ogni costruttore ai fini della conformità con gli obiettivi 2025, 2030 e 2035.

VCL flessibilità nel calcolo della media delle emissioni CO2

- Introduzione dei seguenti supercrediti:
 - 1,2 per ogni VCL elettrico
 - 1,5 per ogni VCL elettrico “made in UE” (come da posizione ANFIA allegata)
 - 2,0 per ogni piccolo VCL elettrico (N1e) di lunghezza massima di 5 metri (da inserire nell’Omnibus ‘Automotive’)
- Prevedere che anche i VCL in piccola serie e con omologazione individuale BEV siano conteggiati nella media delle emissioni di ogni costruttore ai fini della conformità con gli obiettivi 2025, 2030 e 2035
- tutti i VCL a zero emissioni con $\leq 4,25t$ ton devono poter essere conteggiati nella media delle emissioni di ogni costruttore

Proposte emendative - Piccoli Costruttori

I piccoli costruttori rappresentano una **eccellenza globale dell’ecosistema automotive italiano ed europeo**. Sono caratterizzate da volumi produttivi limitati e da modelli di business fortemente orientati alla qualità, alla personalizzazione e all’eccellenza ingegneristica, svolgono un ruolo complementare rispetto ai grandi costruttori, rafforzando la competitività complessiva del settore e contribuendo in alcuni casi a rappresentare eccellenze indiscutibili a livello mondiale.

Appare **necessario** che il quadro regolatorio in materia di CO₂ continui a riconoscere a tali realtà industriali **approcci differenziati e strumenti di flessibilità mirati**, al fine di garantire una transizione sostenibile ed equilibrata verso la decarbonizzazione, preservando al contempo competenze, occupazione e leadership tecnologica europea.

Considerati i ridotti volumi produttivi e le conseguenti ridotte emissioni delle loro flotte, si ritiene necessario **conservare la deroga Small Volume Manufacturer (SVM) anche successivamente rispetto al 2035**, consentendo una **negoiazione flessibile dei target anche oltre tale orizzonte temporale**, introducendo anche la **possibilità di rinegoziare sia i target della deroga attualmente in vigore, sia quelli successivi**.

Si evidenzia, inoltre, che i veicoli ad alte prestazioni tipicamente prodotti dai piccoli costruttori hanno tendenzialmente delle specificità e limitato utilizzo, pertanto il **valore di “average lifetime mileage” previsto a 240.000 km per tutte le tipologie di mezzi, risulta estremamente elevato, in quanto non rappresentativo della limitata percorrenza chilometrica di tali vetture.**

In coerenza con i lavori a riguardo in ambito UNECE, in particolare sulla definizione di linee guida per la metodologia di calcolo del Life-Cycle Assessment, si propone pertanto di **consentire ai piccoli costruttori di indicare un valore specifico di “average lifetime mileage”, supportato da evidenze adeguate**, al fine di riflettere correttamente il tipico utilizzo di tali vetture ad alte prestazioni.

Per gli SVM

- Possibilità di negoziare i target alternativi anche dopo il 2035
- Possibilità di rinegoziare i target della deroga in corso
- Indicare un valore di “average lifetime mileage” diverso da quello previsto per i costruttori di grandi volumi, supportato da evidenze adeguate

Proposte emendative - Revisione e pooling

Revisione periodica del Regolamento

Non si concorda con la proposta della Commissione di prevedere dopo il **2035 revisioni con cadenza quinquennale**. Tale impostazione appare difficilmente giustificabile alla luce della rapidità delle evoluzioni tecnologiche e della profonda trasformazione in atto nel settore automotive.

Si propone pertanto di **mantenere l’attuale previsione che consente un monitoraggio e un adeguamento regolari del quadro normativo ogni due anni**, in modo da valutare ulteriori modifiche in base all’evoluzione del mercato e delle tecnologie oltre alla valutazione delle condizioni abilitanti quali il costo di acquisto, crescita di punti ricarica, TCO, costi energetici e dell’andamento del mercato dell’usato.

Clausole di Revisione

- **Mantenere il monitoraggio e la possibile revisione ogni 2 anni a partire dalla data di entrata in vigore del nuovo regolamento emendato.**

Pooling

Si propone di **ampliare le possibilità** per i costruttori di ricorrere ai meccanismi di pooling.

Aggiungere le seguenti possibilità di fare pooling

- **tra costruttori di autovetture e di veicoli commerciali**
- **per i piccoli costruttori che godono di una deroga**

STANDARD CO2 VEICOLI LEGGERI + Omnibus Automotive
Proposte emendative

★ **PRIORITÀ**

	AUTOVETTURE	VCL	SVM
NEUTRALITA' TECNOLOGICA	<ul style="list-style-type: none"> • Carburanti rinnovabili dall'entrata in vigore della revisione ★ • Carbon correction factor (CCF) ★ • Nuova categoria di veicolo alimentato solo a CNF calcolato come ZEV (0 gCO₂/km) 		
MECCANISMO "BANKING & BORROWING»	<ul style="list-style-type: none"> • Estensione a 5 anni (2025-2029 e 2030-2034) ★ 		
TARGET	<ul style="list-style-type: none"> • 2035 → - 75% 	<ul style="list-style-type: none"> • 2030 → - 30% ★ • 2035 → - 75% ★ • VCL a zero emissioni ≤4,25ton inclusi nella media 	<ul style="list-style-type: none"> • Rinegoziazione target alternativi anche dopo il 2035 ★ • Rinegoziazione target della deroga in corso
PHEV UTILITY FACTOR	<ul style="list-style-type: none"> • Sospensione inseverimento Utility Factor 2027 (Euro 6e-bis-FCM) ★ 		
SUPERCREDITO PICCOLE AUTO ELETTRICHE M1E Made in UE*	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento credito a 1,5 • Riconoscimento contributo oltre il 2034 		
SUPERCREDITO VCL ELETTRICI + Made in UE* ★	<ul style="list-style-type: none"> • 1,2 per ogni VCL elettrico • 1,5 per VCL elettrico made in EU • 2 per VCL elettrico (N1e) di 5 metri 		
EU GREEN STEEL	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminare o riconsiderare tale disposizione 		
AVERAGE LIFETIME MILEAGE	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilità di indicare un valore diverso da quello previsto per i costruttori di grandi volumi 		
REVISIONE	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenere la revisione biennale già in vigore ★ 		
POOLING	<ul style="list-style-type: none"> • Pooling misto tra costruttori di autovetture e di veicoli commerciali • Inclusione anche dei piccoli costruttori che godono di una deroga 		

*come da proposta ANFIA

2) DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE AZIENDALI

Cosa prevede la proposta

La proposta introduce **dal 1° gennaio 2030 quote obbligatorie annuali di acquisto di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero e basse emissioni³ per tutte le grandi imprese⁴** (250 dipendenti e 50M € di fatturato), indipendente dall'attività e dalla funzione del veicolo (bene strumentale d'impresa, fringe benefit, ecc).

Gli obiettivi percentuali sono **definiti per ciascuno Stato Membro che adotterà una normativa nazionale di attuazione** e dovrà comunicare annualmente alla Commissione Europea il numero di veicoli aziendali immatricolati dalle grandi imprese, incluse le quote di veicoli a zero e basse emissioni.

Target definiti per l'Italia

- Autovetture:
 - Target 2030: **69% zero e basse emissioni → di cui almeno il 45% solo Zero**
 - Target 2035: **95% zero e basse emissioni → di cui almeno l'80% solo Zero**

- Veicoli commerciali leggeri:
 - Target 2030: **40% zero e basse emissioni → di cui almeno il 36% a Zero**
 - Target 2035: **95% zero e basse emissioni → di cui almeno l'80% solo Zero**

Local content e Incentivi

Gli Stati Membri dal 2028 possono prevedere **incentivi** alla diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, **solo se sono “made in the European Union”⁵**.

Osservazioni

Pur comprendendo la ratio sottesa alla proposta, non si concorda con l'introduzione di una imposizione regolamentare di acquisti di veicoli a zero e basse emissioni.

Si suggerisce di modificare l'impostazione della proposta prevedendo delle raccomandazioni per i singoli Stati Membri con l'impegno all'adozione di misure premiali di tipo economico e/o fiscale per le aziende che rinnovano le flotte con veicoli a zero e basse emissioni.

Si raccomanda anche di prevedere una **stretta connessione tra obiettivi raccomandati e lo sviluppo delle infrastrutture**.

³ Come definiti nel Regolamento 2019/631

⁴ Direttiva 2013/34/UE

⁵ Definizione che sarà normata con il prossimo IAA (industrial accelerator act)

Proposte emendative

Decarbonizzazione flotte aziendali

- Evitare quote obbligatorie rendendo gli obiettivi delle raccomandazioni
- Prevedere non solo acquisto, ma anche leasing e noleggio (con durata minima di 36 mesi)
- estendere il campo di applicazione dei VCL anche agli $N \leq 4,25$ ton (in coerenza con proposte Omnibus e nuova Direttiva sulle patenti di guida)
- Collegare gli obiettivi allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica
- Abbassamento Target/Raccomandazioni per l'Italia:

AUTO

- 2030: Abbassare a 40% ed eliminare la quota obbligatoria di zero emissioni
- 2035: Abbassare a 75% ed eliminare la quota obbligatoria di zero emissioni

Veicoli commerciali

- 2030: Abbassare a 25% ed eliminare la quota obbligatoria di zero emissioni
- 2035: Abbassare a 65% ed eliminare la quota obbligatoria di zero emissioni

3) PROPOSTA DI EMENDAMENTO MIRATO DEL REGOLAMENTO (EU) 2019/1242 SUGLI STANDARD DI CO₂ DEI VEICOLI COMMERCIALI PESANTI E DEGLI AUTOBUS

La proposta di emendamento mirato introduce maggiori flessibilità nel sistema di “banking and borrowing” dei crediti di emissioni di CO₂. Si tratta di una modifica regolamentare fondamentale ad evitare l'applicazione di pesanti sanzioni per i costruttori che **auspichiamo possa essere adottata con procedura d'urgenza da Consiglio e Parlamento Europeo**

Veicoli “made in UE” e LOCAL CONTENT la posizione del gruppo componenti di ANFIA

Integrazione dei requisiti di local content nel quadro normativo UE

Si auspica che il principio del requisito di contenuto locale possa essere previsto nel prossimo **Industrial Accelerator Act (IAA)**, come elemento cardine per sostenere la produzione strategica europea, in particolare in riferimento a:

- incentivi e appalti pubblici
- decarbonizzazione flotte aziendali
- Quadro Finanziario Pluriennale (MFF)

Per garantire certezza giuridica e coerenza regolatoria, è essenziale introdurre una definizione comune e armonizzata di **“veicolo prodotto nell’UE”**, basata su criteri chiari, verificabili e orientati alla creazione di valore reale.

Un veicolo dovrebbe essere considerato “made in EU” solo se soddisfa entrambi i seguenti requisiti:

- Ingegnerizzazione, sviluppo (R&D) ed assemblaggio finale all’interno dell’Unione Europea (+ Regno Unito);
- Contenuto di componentistica europea, ad esclusione della batteria, pari ad almeno il **70% del valore ex-works**

Per valorizzare anche le produzioni europee di batterie, si propone di prevedere in aggiunta alle percentuali suddette, ulteriori premialità per i costruttori legate all’utilizzo di batterie “made in EU” con meccanismi gradualmente nel tempo, legati alla progressiva produzione delle celle.

Il criterio del contenuto locale dovrebbe far riferimento ai **fornitori di primo livello (Tier1)** e all’**ultima trasformazione sostanziale** (che necessita di una definizione chiara e condivisa) **che avviene all’interno dell’Unione Europea, al massimo estesa anche al Regno Unito (con cui c’è un sostanziale equilibrio di competitività), ma non anche ad altri Paesi con cui ci sono accordi di libero scambio** (es. Turchia, Marocco o Algeria con cui i gap di costo di energia e costo del lavoro penalizzerebbe molto le imprese dell’unione).

NB: considerata la peculiarità ed il numero ridotto di produzioni si propone di esentare i piccoli costruttori (Small Volume Manufacturers) di veicoli commerciali leggeri che producono in UE dagli obblighi di “union origin requirements” per la partecipazione a gare di appalto ed incentivazioni pubbliche.