“PACCHETTO AUTOMOTIVE“

presentato dalla Commissione Europea il 16 dicembre 2025

POSIZIONE E PROPOSTE DELLA FILIERA ITALIANA

REVISIONE STANDARD CO_2 VEICOLI LEGGERI

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

PROPOSTA DI REVISIONE STANDARD CO_2 VEICOLI LEGGERI

Osservazioni

ANFIA ha accolto favorevolmente l'anticipo della proposta di revisione della normativa CO_2 per i veicoli leggeri[1], 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 molto inferiore alle disponibilità in rete).

Proposte emendative

Target

Si rimarcano le considerazioni sull'assoluta **inefficacia dell'intervento così come proposto** che **non lascia spazio sufficiente ai costruttori per poter continuare ad investire su tecnologie alternative all'elettrico, nemmeno i motori ibridi 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 CO_2 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.

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 ridefiniti in maniera pragmatica mantenendo un approccio ambizioso ma realistico che tenga in considerazione le positive, ma ancora lente previsioni di crescita di mercato dei veicoli a zero emissioni.

Si propone l'adozione dei seguenti target:

AUTO	VCL
• 2035 → - 75%	• 2030 → - 30% • 2035 → - 75%

- Sospensione inseverimento Utility Factor 2027 - Euro 6e-bis-FCM (da inserire nell'Omnibus automotive)

[1] 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

Contributo dei carburanti rinnovabili (CNF)

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 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.

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 gCO_2/km) (VEEF)

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 delle auto piccole elettriche nel calcolo della media sulla CO2

Si accoglie con favore la proposta avanzata dalla Commissione di introdurre una nuova categoria di autovettura(M1e) "piccola", elettrica e **made in EU** a cui attribuire maggior valore nel computo della media CO_2.

Nell'ottica di dare una maggiore efficacia alla *ratio* della proposta di avere una categoria "small and affordable", 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.

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 di un **supercredito** da attribuire a ciascun **veicolo elettrico e a quelli prodotti in UE.**

Si richiede, inoltre, un ampliamento delle tipologie di VCL che possano essere conteggiati nella media delle emissioni di ogni costruttore ai fini della conformitá 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 ≤ 4,25t ton devono poter essere conteggiati nella media delle emissioni di ogni costruttore

Piccoli Costruttori - Small Volume Manufacturer (SVM)

Necessario che il quadro regolatorio continui a riconoscere le peculiarità di queste **eccellenze dell'ecosistema automotive italiano ed europeo**, caratterizzate da **volumi produttivi limitati.** In tale contesto, si ritiene necessario **conservare la deroga agli SVM anche dopo il 2035, consentendo una negoziazione flessibile dei target anche oltre tale orizzonte temporale** e introdurre la **possibilità di rinegoziare sia i target della deroga attualmente in vigore, sia quelli successivi**.

Si propone, inoltre, di **consentire ai piccoli costruttori di indicare un valore specifico di "average lifetime mileage" diverso, dai 240.000km previsti per i costruttori di grandi volumi e supportato da evidenze adeguate.** Questo in coerenza con i lavori UNECE sulla definizione di linee guida per la metodologia di calcolo del Life-Cycle Assessment

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

Revisione periodica del Regolamento

Non si concorda con la proposta della Commissione di avere dopo il **2035 revisioni con cadenza quinquennale**. 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 possibilità di fare pooling

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

STANDARD CO_2 VEICOLI LEGGERI + Omnibus Automotive
Proposte emendative

★ PRIORITÀ

	AUTOVETTURE	VCL	SVM
NEUTRALITA' TECNOLOGICA	• 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»	• Estensione a 5 anni (2025-2029 e 2030-2034) ★		
TARGET	• 2035 → - 75%	• **2030 → - 30%** ★ • **2035 → - 75%** • VCL a zero emissioni ≤4,25ton inclusi nella media	• Rinegoziazione target alternativi anche dopo il 2035 ★ • Rinegoziazione target della deroga in corso
PHEV UTILITY FACTOR	• Sospensione inseverimento Utility Factor 2027 (Euro 6e-bis-FCM) ★		
SUPERCREDITO PICCOLE AUTO ELETTRICHE M1E "made in UE"*	• Aumento credito a 1,5 • Riconoscimento contributo oltre il 2034		
SUPERCREDITO VCL ELETTRICI + "made in UE" ★		• 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	• Eliminare o riconsiderare tale disposizione		
AVERAGE LIFETIME MILEAGE			• Possibilità di indicare un valore diverso da quello previsto per i costruttori di grandi volumi
REVISIONE	• Mantenere la revisione biennale già in vigore ★		
POOLING	• Pooling misto tra costruttori di autovetture e di veicoli commerciali • Inclusione anche dei piccoli costruttori che godono di una deroga		

*come da proposta ANFIA