

## INVITO A PRESENTARE CONTRIBUTI

### PER UNA VALUTAZIONE E UNA VALUTAZIONE D'IMPATTO CONDOTTE IN PARALLELO

<b>TITOLO DELL'INIZIATIVA</b>	<i>Revisione del regolamento che definisce i livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei furgoni nuovi</i>
<b>DG CAPOFILIA – UNITÀ RESPONSABILE</b>	Direzione generale per l'Azione per il clima – Unità B3: Mobilità (I): trasporto su strada.
<b>PROBABILE TIPO DI INIZIATIVA</b>	Revisione del <a href="#">regolamento (UE) 2019/631</a>
<b>PIANIFICAZIONE INDICATIVA</b>	Secondo trimestre 2026
<b>INFORMAZIONI AGGIUNTIVE</b>	<a href="#">Livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni</a>

*Questo documento ha scopo puramente informativo. Non pregiudica in nulla la decisione finale della Commissione di proseguire o no l'iniziativa, né il contenuto finale della stessa. Tutti gli elementi dell'iniziativa qui descritti, compresa la sua tempistica, possono cambiare.*

### A. Contesto politico, valutazione, definizione del problema e analisi della sussidiarietà

#### Contesto politico

Il [regolamento \(UE\) 2019/631](#) (regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri) stabilisce le prescrizioni concernenti le prestazioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri ("furgoni") nuovi. L'obiettivo di tale atto legislativo è: i) contribuire al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE; ii) offrire vantaggi ai consumatori e ai cittadini grazie a una più ampia diffusione di veicoli a zero emissioni; e iii) stimolare l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni, rafforzando in tal modo la leadership tecnologica e la competitività sostenibile della catena del valore del settore automobilistico e stimolando l'occupazione e la creazione di posti di lavoro di qualità nell'UE.

Il regolamento contribuisce inoltre a ridurre la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili. Questa dipendenza determina un aumento della volatilità dei prezzi dell'energia e dei costi di approvvigionamento e rende l'UE più vulnerabile alle pressioni esterne e all'incertezza del mercato mondiale, con pesanti ricadute sulle bollette energetiche dei consumatori: nel 2022 la bolletta energetica dell'UE per le importazioni di combustibili fossili ha raggiunto 604 miliardi di EUR.

Il settore automobilistico riveste un'importanza strategica per l'economia dell'UE, sia in termini di PIL, cui contribuisce per 1 000 miliardi di EUR, sia in termini di posti di lavoro – ne fornisce circa 13 milioni, direttamente e indirettamente. Costituisce il fulcro della prosperità e della competitività sostenibili dell'UE. Questo settore si trova a un punto di svolta critico nel contesto del quale i rapidi cambiamenti tecnologici e l'aumento della concorrenza pongono sfide significative. Come sottolineato nella [comunicazione "Bussola per la competitività dell'UE"](#) e nel [piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo](#), al fine di essere competitiva a livello mondiale, l'industria automobilistica europea deve riconquistare con urgenza una posizione di leadership nella transizione verso veicoli più intelligenti, più puliti e più connessi.

[La normativa europea sul clima](#) fissa l'obiettivo giuridicamente vincolante di azzerare delle emissioni nette di gas a effetto serra nell'UE al più tardi entro il 2050 e il traguardo intermedio di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Come indicato negli [orientamenti politici per la Commissione 2024-2029](#), sono in corso lavori volti a preparare il cammino verso l'obiettivo di ridurre le emissioni del 90 % entro il 2040. Al fine di conseguire tali obiettivi in materia di clima saranno necessari interventi e un'ampia serie di tecnologie innovative in tutti i settori economici, compreso quello della mobilità.

In tale contesto, il riesame dei livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per il regolamento sui veicoli leggeri, menzionato negli [orientamenti politici della Commissione 2024-2029](#) e nella [lettera di incarico al commissario Hoekstra](#), prenderà in considerazione, in particolare, tutti i recenti sviluppi tecnologici pertinenti e l'importanza di una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni.

## Valutazione

In linea con gli orientamenti per legiferare meglio, la valutazione esaminerà l'efficacia, l'efficienza, la pertinenza, la coerenza e il valore aggiunto dell'UE dei livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per il regolamento sui veicoli leggeri.

Tale valutazione costituisce un esercizio retrospettivo e si concentrerà sulle disposizioni e sugli elementi del regolamento che sono stati attuati. Comprenderà altresì un'analisi del potenziale di semplificazione e riduzione degli oneri normativi del regolamento.

## Problema che si intende affrontare con l'iniziativa

Attualmente sulle strade dell'UE sono già presenti oltre 6 milioni di autovetture a zero emissioni, ma per conseguire gli obiettivi fissati per il 2035 il loro numero dovrà aumentare significativamente. I livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri offrono certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori nella catena del valore, lasciando tempo sufficiente per una transizione equa. Ciò a sua volta sostiene la leadership tecnologica della catena del valore del settore automobilistico dell'UE, stimola un'occupazione di qualità e promuove soluzioni di mobilità a zero emissioni accessibili e a prezzi abbordabili per tutti, compresi i gruppi vulnerabili. L'importanza di un quadro stabile e prevedibile che fornisca certezza per gli investimenti necessari nel settore è ampiamente riconosciuta, in particolare per lo sviluppo di nuove catene del valore nell'UE (in particolare quella delle batterie) e infrastrutture (punti di ricarica, rete elettrica) e per la riqualificazione dei lavoratori.

Il settore automobilistico sta attraversando una profonda trasformazione strutturale a una velocità senza precedenti in un contesto geopolitico difficile e sempre più volatile (come illustrato nel [piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo](#)), e potrebbe essere necessaria maggiore flessibilità affinché i costruttori rispettino i livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per il regolamento sui veicoli leggeri, senza incidere sul segnale di mercato a lungo termine fornito da tali livelli. Per gli stessi motivi, la semplificazione del regolamento e la riduzione degli oneri amministrativi dovrebbero sostenere questo settore nella sua transizione. Nel 2024 la Corte dei conti europea ha inoltre [formulato raccomandazioni](#) sulla possibilità di semplificare e ridurre gli oneri del regolamento attraverso un migliore utilizzo degli strumenti elettronici per la raccolta e la verifica dei dati di monitoraggio.

Come indicato in diversi documenti della Commissione (cfr. "contesto politico"), il conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica per le autovetture entro il 2035 richiederà un approccio tecnologicamente neutro, in cui gli elettrocarburanti dovranno avere un ruolo e nel contesto del quale si terrà conto di tutti gli sviluppi tecnologici pertinenti.

## Base per l'azione dell'UE (base giuridica e analisi della sussidiarietà)

### Base giuridica

La base giuridica della presente iniziativa è l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

## Necessità pratica di un'azione dell'UE

I cambiamenti climatici costituiscono una competenza concorrente tra l'UE e gli Stati membri che è stata ampiamente esercitata dall'UE, il che la rende una competenza esclusiva ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, TFUE. Di conseguenza è necessario un coordinamento a livello di UE e l'azione è giustificata in base a quanto previsto dall'articolo 191 TFUE che mira a salvaguardare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente, la protezione della salute umana, l'uso accorto e razionale delle risorse naturali, nonché a promuovere sul piano internazionale misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o globale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

L'azione dell'UE è giustificata dal fatto che esiste un mercato unico per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi. Ciò rende più efficace sotto il profilo dei costi garantire un'azione armonizzata sugli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per questi veicoli in tutto il mercato unico grazie alle economie di scala. È improbabile che gli Stati membri, agendo individualmente, fissino obiettivi in modo parimenti coerente, come dimostrano le profonde differenze nel trattamento fiscale delle autovetture nuove e dei furgoni nuovi nei vari paesi dell'UE.

L'industria automobilistica necessita altresì di certezza normativa per effettuare gli investimenti di capitale necessari per sviluppare e diffondere tecnologie a zero emissioni, anticipare e gestire i cambiamenti e sostenere la riqualificazione e le transizioni professionali necessarie dei lavoratori impiegati nella catena del valore. Norme fissate a livello di UE forniscono agli investitori, alle parti sociali, ai lavoratori e ai consumatori la certezza e prevedibilità a lungo termine che non potrebbero essere conseguite a livello nazionale.

Di conseguenza l'azione dell'UE è giustificata sia dall'impatto transfrontaliero dei cambiamenti climatici sia dalla necessità di salvaguardare il mercato unico dei veicoli.

## B. Obiettivi e opzioni strategiche

Come indicato dalla [comunicazione sul traguardo climatico dell'Unione per il 2040](#), la stabilità e la piena attuazione del quadro legislativo in vigore volto a conseguire gli obiettivi in materia di clima ed energia per il 2030 sono imprescindibili affinché l'UE resti sulla buona strada per raggiungere la neutralità climatica nel 2050, anche attraverso un traguardo intermedio per il 2040. Ciò consentirà all'UE di sfruttare appieno il potenziale della transizione verso trasporti a zero emissioni. La piena attuazione degli obiettivi climatici dell'UE è inoltre essenziale per proseguire gli sforzi internazionali in materia di riduzione delle emissioni.

Taluni aspetti dei livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per il regolamento sui veicoli leggeri sono soggetti a riesame. Ove possibile, è opportuno perseguire la semplificazione e la riduzione degli oneri amministrativi. Sarà seguito un approccio tecnologicamente neutro, in cui dovranno trovare spazio gli elettrocarburanti. Il riesame terrà conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in, e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità a zero emissioni. Saranno inoltre valutati gli effetti della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per i nuovi veicoli a emissioni zero. La valutazione d'impatto esaminerà una serie di opzioni e le confronterà con lo scenario di riferimento (ossia il mantenimento del regolamento attuale), in particolare per quanto riguarda le questioni illustrate di seguito.

- **Flessibilità, semplificazione e riduzione dell'onere amministrativo.** La valutazione d'impatto esaminerà le opzioni volte a razionalizzare e semplificare il regolamento al fine di consentire ai costruttori di conseguire i loro obiettivi nel modo più efficiente sotto il profilo dei costi. Le attuali norme in materia di monitoraggio e comunicazione saranno riesaminate per semplificarne il funzionamento, anche attraverso un utilizzo migliore degli strumenti digitali. Nel contesto delle opzioni per favorire la transizione del settore, la valutazione d'impatto esaminerà altresì se le eventuali entrate provenienti da indennità per le emissioni in eccesso possano essere utilizzate per sostenere finanziariamente il settore del trasporto su strada e gli utenti dei trasporti;
- **obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per il 2035.** L'articolo 15 del regolamento incarica la Commissione di valutare i progressi compiuti nel conseguire gli obiettivi di riduzione del 100 % che si applicano dal 2035, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride ricaricabili, e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso l'azzeramento delle emissioni;
- **ruolo dei carburanti.** La politica in materia di carburanti è un aspetto importante della decarbonizzazione del trasporto su strada e gli strumenti giuridici dell'UE in vigore disciplinano separatamente le emissioni di gas a effetto serra dei veicoli e dei carburanti per i trasporti. In linea con gli [orientamenti politici della Commissione 2024-2029](#), la [lettera di incarico al commissario Hoekstra](#) e la recente [comunicazione sulla bussola per la competitività](#), il conseguimento degli obiettivi di neutralità climatica per il 2035 richiederà un approccio tecnologicamente neutro che dovrà tenere conto degli elettrocarburanti. A tale riguardo, la valutazione d'impatto esaminerà le opzioni relative al ruolo dei carburanti, tenendo conto di altre normative dell'UE e delle esigenze di altri settori con minori alternative di decarbonizzazione, compresi il trasporto aereo e marittimo.

## C. Probabile impatto

I livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per il regolamento sui veicoli commerciali leggeri costituiscono lo strumento principale dell'UE per decarbonizzare il trasporto su strada.

La valutazione d'impatto esaminerà gli impatti economici, sociali e ambientali delle varie opzioni strategiche di cui all'articolo 15 del regolamento. La presente iniziativa valuterà gli impatti diretti e indiretti sulla competitività (compresa quella delle PMI), gli investimenti in varie tecnologie della catena del valore del settore automobilistico, l'occupazione, la crescita e la qualità dell'aria (che incidono sulla salute pubblica e sugli ecosistemi) e qualsiasi altro impatto sociale e distributivo che possa essere individuato. Prenderà inoltre in considerazione opzioni di semplificazione, tra cui la riduzione degli obblighi di monitoraggio e comunicazione, e la valutazione dei possibili impatti sulla dimensione esterna.

## D. Strumenti per legiferare meglio

### Valutazione d'impatto e valutazione

Per sostenere la preparazione dell'iniziativa, saranno condotte una valutazione e una valutazione d'impatto in parallelo.

La valutazione si concentrerà sui cinque criteri di valutazione del quadro per legiferare meglio: efficacia, efficienza, pertinenza, coerenza e valore aggiunto dell'UE. Come illustrato in precedenza, la valutazione si concentrerà sulle disposizioni e sugli elementi del regolamento che sono stati attuati e comprenderà un'analisi del potenziale di semplificazione e riduzione degli oneri normativi del regolamento. I risultati saranno utilizzati per informare la valutazione d'impatto in merito alle possibili opzioni strategiche e alternative per affrontare eventuali problemi individuati in futuro.

La valutazione d'impatto esaminerà le ricadute economiche, sociali e ambientali delle varie opzioni strategiche, sosterrà la preparazione di una possibile proposta legislativa e orienterà la decisione della Commissione su possibili futuri adeguamenti del regolamento.

### Strategia di consultazione

Scopo della consultazione è garantire che il pubblico e i portatori di interessi, compresi quelli che saranno direttamente coinvolti dalla presente iniziativa, possano fornire i loro pareri e contributi.

I metodi di consultazione comprenderanno una consultazione pubblica, interviste mirate con i portatori di interessi, un'indagine mirata presso le autorità nazionali e richieste di dati personalizzate per raccogliere informazioni più dettagliate in aree tematiche chiave.

Secondo le previsioni, la consultazione pubblica dovrebbe essere avviata nel secondo trimestre del 2025. Avrà una durata di 12 settimane e sarà disponibile sulla [pagina delle consultazioni pubbliche della Commissione "Di' la tua"](#) in tutte le lingue ufficiali dell'UE.

Al termine del processo di consultazione, si procederà alla stesura di una relazione di sintesi fattuale e di una relazione riepilogativa. La relazione di sintesi fattuale sarà pubblicata otto settimane dopo la chiusura della consultazione. La relazione riepilogativa sarà allegata alla valutazione d'impatto.

### Motivi della consultazione

L'obiettivo della consultazione è garantire che tutti i portatori di interessi possano fornire il loro punto di vista e contributo in merito alla revisione dei livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri. Migliorerà inoltre la base di conoscenze su cui si fonda l'iniziativa. La consultazione contemplerà domande retrospettive e lungimiranti, con l'obiettivo di raccogliere contributi sui diversi elementi di cui sopra.

### Destinatari

Si invitano tutti, cittadini e organizzazioni, a partecipare alla consultazione. Si invitano in particolare le amministrazioni nazionali dell'UE, l'industria automobilistica, l'industria dei carburanti e dell'energia, le organizzazioni non governative ambientaliste, le organizzazioni dei consumatori e degli utilizzatori di veicoli, le parti sociali, nonché le istituzioni accademiche e di ricerca a fornire contributi.