

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO SUI VEICOLI AZIENDALI PULITI**
(COM 2025 994 final)

**XIV COMMISSIONE POLITICHE COMUNITARIE
CAMERA DEI DEPUTATI**

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

23 febbraio 2026

IL SETTORE DEL NOLEGGIO VEICOLI

Il settore della locazione veicoli è oggi il più importante attore della domanda di nuova mobilità nel nostro Paese, gestendo una flotta di **1,5 ml di veicoli** e rappresentando **oltre il 30%** del mercato nazionale, **acquistando ed immatricolando in Italia 530.000 veicoli per un valore di 15 miliardi di euro**

Una clientela arrivata a **260.000** soggetti tra aziende di ogni dimensione e comparto, **3.000 PA e 160.000 soggetti privati**, ben **35 milioni di giornate** di noleggio per esigenze di spostamenti a fini turistici o a breve termine, 6 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane sono i numeri che fotografano la realtà del noleggio in Italia.

Un complesso di attività che produce ogni anno un **gettito tributario complessivo di 2,7 miliardi di euro, tra IVA, imposte locali e di bollo.**

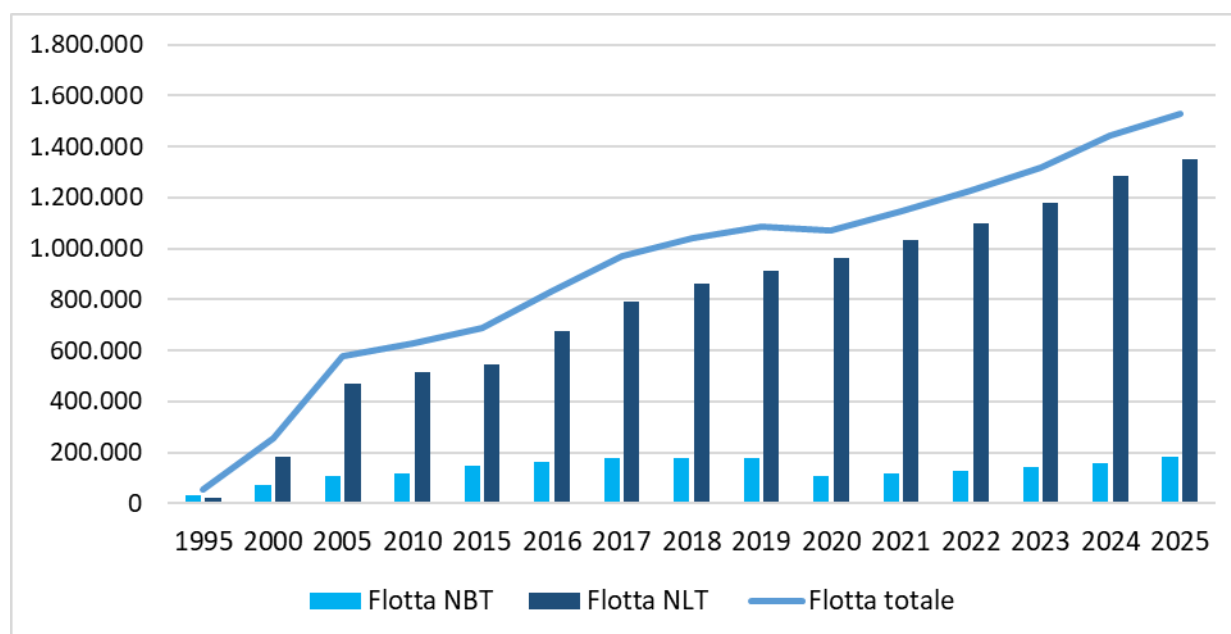
A ciò si aggiunge la posizione guida verso la transizione ecologica e tecnologica, immatricolando nel 2025 **il 56% dei veicoli ibridi ed il 32% dei veicoli elettrici.**

Aumentare l'utilizzo del noleggio, specialmente tra i privati, ha pertanto forti vantaggi per

- sostenere il mercato dell'auto
- rinnovare il parco circolante nazionale **con veicoli meno inquinanti e più sicuri**
- velocizzare la transizione ecologica
- ridurre le emissioni di CO₂

Si tratta di obiettivi che dovrebbero essere seriamente condivisi dal Policy Maker per tutelare industria ed economia, ambiente.

Flotta circolante veicoli a noleggio – 1995-2025



CRITICITÀ DEL PACCHETTO AUTOMOTIVE DELL'UE PROPOSTE PER UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE

Abstract

ANIASA, riconoscendo la rilevanza degli obiettivi di decarbonizzazione promossi dall'UE, evidenzia notevoli criticità economiche, industriali e sociali nella proposta di Regolamento "Clean Corporate Vehicles".

La proposta introduce quote obbligatorie di acquisto di veicoli a zero e basse emissioni per le grandi imprese a decorrere dal 2030, fissando percentuali vincolanti fino al 95% nel 2035.

I dati registrati nel 2025 dal settore del noleggio, che rappresenta in Italia oltre i 2/3 delle flotte aziendali, **evidenziano l'incongruenza** degli obiettivi prefissati per il nostro Paese.

Obiettivi Proposta Decarbonizzazione Flotte

Immatricolazioni noleggio	Quote 2025	"Obiettivo" 2030	"Obiettivo" 2035
BEV	6%	45%	80%
BEV+PHEV	18%	69%	95%

Si tratta quindi un approccio rigido e non tecnologicamente neutrale, che rischia di compromettere la competitività della filiera europea della mobilità, aggravando **per il nostro Paese i costi di transizione e indebolendo la capacità d'investimento delle imprese del settore, con effetti indiretti negativi sulla domanda interna, sull'occupazione e sull'età media del parco veicoli.**

ANIASA sottolinea come l'imposizione di quote di veicoli elettrici non tenga conto delle disomogeneità infrastrutturali, fiscali ed energetiche -financo orogenetiche - tra Stati Membri e appaia incoerente con il principio di neutralità tecnologica, cardine delle politiche europee in materia di innovazione.

Tale principio, oggi di fatto attenuato, dovrebbe garantire pari opportunità alle diverse soluzioni a basse emissioni – inclusi biocarburanti e carburanti "carbon neutral" – valorizzando il contributo dell'intero ecosistema industriale verso la decarbonizzazione.

Per assicurare una transizione realmente sostenibile, ANIASA propone:

1. di superare il meccanismo delle quote obbligatorie, sostituendolo con obiettivi raccomandati e misure incentivanti di natura fiscale ed economica;
2. di riconfigurare i target di riduzione delle emissioni in linea con le specificità nazionali;
3. di introdurre strumenti di accompagnamento a sostegno delle imprese e dei lavoratori coinvolti nel processo di transizione.
4. di individuare meccanismi che tutelino le aziende dai rischi -elevatissimi e non ponderabili- sui valori residui delle vetture BEV, considerando la continua evoluzione dei nuovi modelli commercializzati.

L'Associazione ribadisce che la decarbonizzazione del comparto automotive non può prescindere da un approccio neutrale, flessibile e competitivo, in grado di garantire al contempo sostenibilità ambientale, equilibrio economico e coesione sociale.

1. La Proposta UE sulle "Green Corporate Fleets"

In una fase storica contraddistinta da una pressione competitiva a livello globale, da tensioni geopolitiche che incidono sulle catene di approvvigionamento e da un quadro regolatorio europeo in rapida evoluzione, l'intera filiera automotive sta vivendo una trasformazione strutturale di ampia portata.

In tale scenario, lo scorso 16 dicembre la Commissione ha pubblicato il cosiddetto "Pacchetto Automotive", contenente una serie di proposte di intervento di particolare rilevanza per il settore rappresentato da ANIASA, tra cui la Proposta di Regolamento sulle flotte aziendali "Clean Corporate Vehicles" (COM (2025) 994 final – 2025/0421).

Tale proposta si inserisce nel più ampio quadro delle politiche climatiche e industriali delineate dal Green Deal, con l'obiettivo di ridurre le emissioni del settore dei trasporti e favorire la transizione verso una mobilità a basse emissioni.

Il settore dell'autonoleggio e dei servizi di mobilità condivisa, quale componente strategica del mercato automobilistico, rispecchia in maniera diretta e significativa le dinamiche industriali e normative in atto.

Il settore ha un ruolo centrale nel favorire il rinnovo del parco circolante, nel promuovere l'adozione di veicoli a basse e zero emissioni e nel supportare la diffusione di modelli di mobilità più efficienti e coerenti con gli obiettivi europei di decarbonizzazione. Si configura infatti **non solo come destinatario delle politiche industriali e ambientali, ma come attore abilitante della transizione**, la cui competitività e sostenibilità devono essere realmente tutelate e valorizzate.

2. Principali criticità del pacchetto automotive

La proposta in esame introduce, dal 1° gennaio 2030, per la prima volta obiettivi nazionali vincolanti per ciascuno Stato membro per l'acquisto di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero e basse emissioni per tutte le grandi imprese, indipendente dall'attività e dalla funzione del veicolo (bene strumentale d'impresa, fringe benefit, ecc.).

Ciascuno Stato Membro adotterà una normativa di attuazione e dovrà comunicare annualmente alla Commissione EU il numero di veicoli aziendali immatricolati dalle grandi imprese, incluse le quote di veicoli a zero e basse emissioni. Le PMI sono escluse dall'obbligo diretto, ma subiranno indirettamente gli effetti della trasformazione del mercato. da valutare

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% solo zero
- Target 2035: 95% zero e basse emissioni di cui almeno l'80% solo zero

L'obbligo riguarderà solo le grandi imprese ovvero chi supera almeno 2 dei seguenti parametri: totale di bilancio superiore a 20 ml; ricavi netti superiori a 40 ml; oltre 250 dipendenti medi annui.

Pur comprendendo le finalità e la ratio sottese alla proposta, **non si ritiene assolutamente condivisibile l'introduzione di un obbligo regolamentare volto a imporre percentuali vincolanti di acquisto di veicoli a zero e basse emissioni.** Un'impostazione di carattere prescrittivo rischierebbe di generare rilevanti criticità operative ed economiche per le imprese, in un contesto di mercato caratterizzato da significative disomogeneità tra Stati Membri sotto il profilo infrastrutturale, fiscale ed energetico.

Si chiede, pertanto, di riconsiderare l'impianto della proposta, orientandolo verso un sistema fondato su raccomandazioni rivolte ai singoli Stati Membri accompagnate dall'impegno ad adottare misure premiali di natura economica e/o fiscale in favore delle imprese che procedono al rinnovo delle proprie flotte con veicoli a zero e basse emissioni.

Un approccio incentivante, piuttosto che vincolistico, consentirebbe di coniugare gli obiettivi ambientali con la sostenibilità economica del settore, valorizzando al contempo la libertà imprenditoriale e il principio di neutralità tecnologica.

Gli obiettivi fissati al 2030 appaiono, allo stato attuale, estremamente difficili da conseguire, in particolare per il settore del noleggio a breve termine, in assenza di un quadro di adeguate misure strutturali. La sostenibilità economica della transizione rappresenta una condizione imprescindibile per garantire il contributo effettivo del comparto al raggiungimento dei target UE.

Al riguardo ANIASA manifesta forte preoccupazione e rileva le seguenti criticità:

1. L'incremento dei costi di acquisizione dei veicoli, la rapida accelerazione del percorso di transizione energetica, l'introduzione di standard ambientali sempre più stringenti e le incertezze connesse all'evoluzione tecnologica stanno incidendo in modo significativo sulle decisioni di investimento, sull'organizzazione dei modelli operativi e, più in generale, sugli equilibri economico-finanziari delle imprese del comparto.
2. Il principio della neutralità tecnologica, più volte richiamato nel dibattito europeo, appare oggi attenuato nella sua effettiva applicazione, alla luce delle incertezze normative e interpretative connesse al ruolo dei biocarburanti e delle altre soluzioni tecnologiche alternative. **Un'applicazione piena e coerente di tale principio risulta fondamentale per evitare distorsioni di mercato e garantire un percorso di transizione realmente sostenibile.**
3. Il settore del noleggio svolge una funzione strategica di raccordo tra la domanda del mercato e l'offerta dell'industria automobilistica, interfacciando le scelte di imprese e privati, incidendo in modo significativo sul ritmo di rinnovo del parco circolante. Intervenire su tale segmento **con misure penalizzanti rischia di produrre negativi effetti sistemici sull'intera filiera.**
4. Un'eventuale penalizzazione delle flotte aziendali potrebbe determinare effetti controproducenti, sollecitando dipendenti e utenti privati a prolungare l'utilizzo di veicoli endotermici più datati, **con un conseguente rallentamento del processo di decarbonizzazione e un peggioramento dell'età media del parco auto.**

5. **Forte preoccupazione rivestono i valori residui delle vetture BEV**, tematica vitale per le aziende. Considerando la continua evoluzione dei nuovi modelli commercializzati, il deprezzamento è immediato ed espone il settore ad assumersi rischi elevatissimi e non ponderabili con negative ripercussioni sui conti economici.
6. Il possibile contraccolpo sull'intera filiera risulterebbe di difficile prevedibilità, con il concreto rischio di un'ulteriore contrazione delle immatricolazioni di vetture nuove e un impatto negativo su produzione, distribuzione e servizi collegati.
7. Un'eventuale penalizzazione o eccessivo aggravio a carico delle imprese di maggiori dimensioni potrebbe determinare, quale effetto indiretto, una progressiva frammentazione del settore del noleggio. In tale scenario, si assisterebbe alla proliferazione di piccoli e micro-operatori locali, spesso caratterizzati da flotte più vetuste e da potenziali criticità sotto il profilo della correttezza fiscale e della sostenibilità ambientale.

5. Impatti economici e sociali

Alla luce di queste considerazioni, ANIASA ribadisce la necessità di riconsiderare ipotesi di divieti anticipati, privilegiando un approccio fondato sulla promozione di opportunità e strumenti incentivanti, in luogo di misure vincolistiche.

Le criticità evidenziate determinano una serie di implicazioni economiche significative per il settore del noleggio e, più in generale, per l'intera filiera auto. In primo luogo, l'introduzione di obblighi di immatricolazione comporterebbe un rilevante incremento dei costi di acquisizione delle flotte, legati sia al maggiore prezzo dei veicoli a zero emissioni, sia agli investimenti necessari in infrastrutture e servizi correlati. Ciò si tradurrebbe in una compressione dei margini operativi e in una riduzione della capacità di investimento delle imprese.

A ciò si aggiunge un aumento del rischio finanziario, considerato che le società di noleggio operano con elevati livelli di capitale immobilizzato e basano i propri equilibri economici anche sulla prevedibilità del valore residuo dei veicoli. Un'accelerazione forzata della transizione, in un contesto ancora incerto sotto il profilo normativo e tecnologico, potrebbe incidere negativamente sulla stabilità patrimoniale e sull'accesso al credito.

Sul versante della domanda, l'eventuale trasferimento dei maggiori costi sui canoni di noleggio rischierebbe di determinare una netta contrazione del mercato, inducendo imprese e privati a posticipare il rinnovo dei veicoli e a prolungare l'utilizzo di mezzi più inquinanti.

Dinamica che avrebbe ripercussioni dirette sulle immatricolazioni di auto nuove, con effetti sull'intera filiera.

Le ricadute economiche si estenderebbero anche al piano occupazionale e al gettito fiscale, considerato il peso del comparto in termini di IVA, imposte dirette e tributi connessi alla circolazione dei veicoli.

Nel complesso, un'impostazione eccessivamente vincolistica, non accompagnata da strumenti economici adeguati, rischierebbe di compromettere la sostenibilità finanziaria degli operatori chiamati a sostenere la transizione, con l'effetto paradossale di rallentare e ritardare proprio il processo di rinnovamento del parco circolante che si intende promuovere.

4. Proposte di ANIASA

A) Affermazione del principio di neutralità tecnologica

Promuovere un quadro regolatorio che consenta la coesistenza e lo sviluppo di diverse soluzioni a basse emissioni, valorizzando l'innovazione tecnologica in tutte le sue forme. Tra queste introdurre una classe di veicoli a emissioni zero che comprenda veicoli alimentati esclusivamente a “carbon neutral fuel” in coerenza con la disciplina REDIII ed ETS2.

B) Eliminare obiettivi obbligatori per la decarbonizzazione delle flotte

Si ritiene di primaria importanza procedere a una revisione dell'impostazione della proposta, superando il meccanismo delle quote obbligatorie e riconfigurando gli obiettivi vincolanti in raccomandazioni rivolte agli Stati Membri. Si propone, altresì, di riconsiderare e rimodulare i target attualmente fissati al 2030 e al 2035, al fine di calibrarli in modo più aderente alle specificità dei singoli contesti nazionali, tenendo conto delle differenti condizioni infrastrutturali, fiscali, industriali ed energetiche.

C) Misure di accompagnamento economico e sociale

Si ritiene opportuno prevedere l'introduzione di strumenti di sostegno dedicati agli operatori della mobilità, finalizzati ad accompagnare il rinnovo delle flotte in un'ottica di sostenibilità economica e ambientale, nonché l'attivazione di programmi europei di riqualificazione e aggiornamento professionale a favore dei lavoratori coinvolti nei processi di transizione.

Per quanto concerne l'attuazione a livello nazionale, si propone di riconoscere agli Stati Membri un adeguato margine di discrezionalità nell'individuazione delle misure più idonee, rafforzando nel testo il richiamo al ruolo delle leve fiscali nazionali quali strumenti prioritari e strategici per orientare in modo efficace e coerente le scelte delle imprese.

D) Dotazione infrastrutturale stazioni di ricarica- Problematiche per il turismo

Il noleggio veicoli per esigenze turistiche contribuisce con 3 milioni di contratti a significativi flussi di spostamento sul territorio nazionale, facilitando anche il raggiungimento delle c.d. località minori. Di estremo rilievo il ruolo di moltiplicatore pari a 15 sulla spesa turistica (studio condotto da Ambrosetti European House, 2024).

Seppure in aumento, la dotazione infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici è ancora insufficiente per garantire condizioni di agevole mobilità sull'intero territorio nazionale. E anche se notevoli sono gli investimenti in ambito aeroportuale, per un serio supporto del turismo sono fondamentali iniziative di sostegno della relativa mobilità a livello sistemico e nazionale.

5. Conclusioni

ANIASA ribadisce il proprio impegno a supportare la transizione verso una mobilità sostenibile a basse emissioni. Tuttavia, tale transizione deve essere perseguita attraverso un approccio equilibrato e non slegato dalla realtà del mercato, che coniughi ambiziosi obiettivi ambientali con la tutela della competitività industriale europea e dell'accessibilità dei servizi di mobilità per cittadini e imprese.

A distanza di 5 anni dalla reale apertura del mercato ai veicoli elettrici, la relativa ricaduta sulle aziende, sebbene in crescita, è ancora molto lontana dalle quote stabilite. Pur considerando la progressiva commercializzazione di nuovi modelli e l'implementazione della rete di ricarica, **si tratta di obiettivi irrealizzabili, che richiederebbero aumenti annui impensabili.**

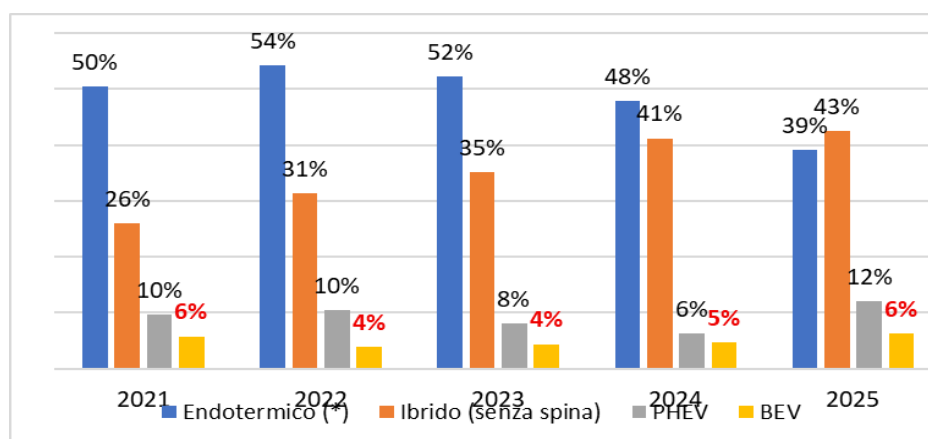
Inoltre, sebbene formalmente presentata come un'iniziativa per le aziende, l'ambito di applicazione -riguardando l'immatricolazione dei veicoli piuttosto che il loro uso effettivo- si estende automaticamente a tutti i consumatori.

Si tratta di un approccio che nei fatti supera il contesto di ciò che viene definito "grandi flotte aziendali" ed include i veicoli dei consumatori e delle PMI nel loro ambito di applicazione, ogniquale volta siano noleggiati, finanziati o concessi in leasing.

Infine, ed in totale contraddizione con gli obiettivi del Green Deal, la proposta opererebbe come un divieto indiretto e accelerato per i veicoli endotermici ben 5 anni prima dell'eliminazione graduale oggi concordata per il 2035 e in un momento di attiva rivalutazione politica di tale obiettivo.

Il noleggio, che vale oltre i 2/3 delle auto aziendali, è il principale interfaccia tra la reale domanda del mercato e l'intera filiera auto, dalla produzione alle reti di vendita. Una illogica penalizzazione delle flotte, solleciterebbe aziende e driver a mantenere più a lungo possibile in uso i veicoli endotermici.

Immatricolazioni veicoli a noleggio – Suddivisione per alimentazione 2021-2025



Fonte: ANIASA

Il contraccolpo per tutto il comparto sarebbe imprevedibile con un continuo calo di immatricolazioni e una forte scarsità dell'usato. ANIASA propende per una revisione radicale che escluda il noleggio dall'ambito di applicazione e, in ogni caso, da misure che tutelino le aziende dalle variazioni dei valori residui e sostengano l'usato.

Alla luce di tali considerazioni, una riforma organica della fiscalità dell'auto aziendale, con particolare riferimento alla deducibilità dei costi, alla detraibilità dell'IVA, alla disciplina dei fringe benefit, al trattamento della ricarica domestica e ulteriori aspetti connessi, rappresenta la principale leva strutturale per accompagnare in modo efficace il raggiungimento degli obiettivi europei, favorendo un'accelerazione del rinnovo del parco e garantendo al contempo la competitività e la stabilità del comparto.

ANIASA auspica che le istituzioni europee e nazionali possano avviare un confronto costruttivo con il settore, al fine di rendere il pacchetto automotive uno strumento realmente efficace, sostenibile e socialmente equo.