

Prot. n. p. 1907

Roma, 18 dicembre 2025

**A TUTTE LE ASSOCIATE**

Oggetto: Proposte della Commissione EU su Pacchetto Automotive e Regolamento sui veicoli aziendali

Come riportato dai media, la Commissione Europea ha pubblicato l'atteso **Pacchetto Automotive**, volto a supportare la transizione ecologica del settore, preservandone la competitività produttiva.

Il Pacchetto si basa sul [Piano di Azione](#) per l'Automotive e sugli input ricevuti dagli stakeholder in fase di consultazione nel [Dialogo Strategico](#) avviato a partire da inizio 2025.

Al momento non sono ancora disponibili tutti i testi delle proposte. La Commissione ha comunque fornito una panoramica sui contenuti, di seguito illustrati.

**Pacchetto Automotive - Revisione degli standard sulle emissioni di CO<sub>2</sub>**

- ▶ La Commissione propone di rivedere gli attuali standard sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per auto e furgoni e per i veicoli pesanti (HDV).
- ▶ A partire dal 2035, i costruttori auto dovranno rispettare un obiettivo di riduzione del 90% delle emissioni allo scarico, mentre il restante 10% delle emissioni dovrà essere compensato attraverso l'uso di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione, oppure tramite e-fuel e biocarburanti. Questa misura consentirebbe l'utilizzo di una gamma più ampia di veicoli, inclusi gli ibridi plug-in.
- ▶ Prima del 2035, le Case auto potranno beneficiare di "super crediti" per piccole auto elettriche accessibili e prodotte nell'Unione europea.
- ▶ Per l'obiettivo 2030 per auto e VCL viene introdotta una flessibilità aggiuntiva, consentendo il "banking & borrowing" per il periodo 2030-2032. Un'ulteriore flessibilità è concessa per il segmento dei VCL, con una riduzione dell'obiettivo di CO<sub>2</sub> per i furgoni al 2030 dal 50% al 40%.
- ▶ La Commissione propone una modifica degli standard sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti, agevolando il rispetto degli obiettivi 2030. La modifica consente ai produttori di accumulare più crediti di emissione negli anni precedenti al 2030 rispetto all'attuale regolamento, permettendo loro di ottenere crediti ogni anno se le emissioni di CO<sub>2</sub> sono inferiori al loro obiettivo annuale di emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Flotte aziendali**

- ▶ Sono stabiliti a partire dal 2030, obiettivi nazionali obbligatori minimi per sostenere la diffusione di veicoli a zero (ZEV) e basse emissioni (LEV). Gli Stati membri dovranno quindi garantire che una quota minima delle nuove immatricolazioni sia a zero o basse emissioni, senza distinzione tra noleggio a breve e lungo termine, leasing operativo o finanziario (vedi in allegato Annex 1).
- ▶ L'obbligo riguarda le grandi aziende (aziende con almeno due dei seguenti requisiti: stato patrimoniale superiore a 20 milioni, ricavi superiori a 40 milioni, 250 dipendenti),
- ▶ E' indicata genericamente la possibilità di regimi fiscali o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili in materia di aiuti di Stato. Requisito essenziale che i veicoli che beneficiano di sostegno pubblico siano a zero o basse emissioni ed esclusivamente di produzione europea.

### **Clausola "Made in Europe"**

A partire dal 2028, agli Stati membri non sarà consentito fornire "sostegno finanziario" per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a rate o la gestione di auto e furgoni aziendali diversi dagli ZEV o LEV "Made in Europe".

**La Commissione definirà la metodologia per determinare i criteri per cui i veicoli possono essere considerati "Made in Europe" in un atto delegato separato.**

ANIASA si riserva di approfondire tale disposizione, considerando i potenziali impatti sul trattamento fiscale delle flotte aziendali. Nello specifico, si attende di conoscere quale sarà da parte della Commissione l'ambito e la definizione di "sostegno finanziario". A seconda di come viene interpretato tale termine, la disposizione potrebbe infatti influire, ad esempio, sull'applicazione delle misure di deducibilità fiscale esistenti e potenzialmente limitarne la disponibilità.

### **Omnibus Automotive**

► Le proposte mirano ad alleggerire gli oneri amministrativi e ridurre i costi per i produttori europei. Si tratta di una [Direttiva](#) e di un [Regolamento](#) per esentare alcuni furgoni dall'obbligo di installare tachigrafi intelligenti e di essere dotati di dispositivi di limitazione della velocità.

► E prevista l'introduzione di una nuova categoria di veicoli nell'ambito dell'iniziativa [Small Affordable Cars](#), che riguarderà i veicoli elettrici fino a 4,2 metri di lunghezza. L'obiettivo è di consentire agli Stati membri e alle autorità locali di sviluppare incentivi mirati, stimolando la domanda di piccoli veicoli elettrici prodotti nell'UE.

► Saranno stanziati 1,8 miliardi di euro nell'ambito della [strategia](#) per accelerare lo sviluppo di una catena del valore delle batterie interamente prodotta nell'UE.

### **ATTIVITA' SUCCESSIVE**

Si evidenzia che ad eccezione della Strategia per il rafforzamento delle batterie, che è una Comunicazione, tutte le citate proposte della Commissione seguiranno la procedura legislativa ordinaria.

Le proposte saranno quindi trasmesse al Parlamento e al Consiglio dell'UE, dove le discussioni formali inizieranno a gennaio 2026. Al Parlamento europeo il processo inizierà con la nomina di un relatore, dopodiché potranno iniziare le deliberazioni interne. Parallelamente, il Consiglio dell'UE sta procedendo con l'esame della proposta, con una prima discussione prevista in seno al Gruppo di lavoro "Trasporti terrestri" il 13 gennaio 2026.

Nell'allegare la documentazione di riferimento, ANIASA in collegamento con Leaseurope e UTOPIA, si riserva successive comunicazioni sulla complessa materia, al fine di valutare le implicazioni e fornire orientamenti alle associate.

Cordiali saluti.

Pietro Teofilatto  
Direttore Area Fisco ed Economia



