

NOTA per MIMIT

Nella sua funzione di Associazione dei Concessionari Automotive italiani, **FEDERAUTO** rappresenta l'anello di congiunzione tra il prodotto e il cliente finale.

Si tratta di un ruolo che consente a FEDERAUTO di conoscere - primi tra tutti - gli **orientamenti reali del mercato** dell'Automotive.

In questa chiave, è interesse di FEDERAUTO e delle analoghe Associazioni Nazionali Europee raggruppate in **AECDR** (*Alliance European Car Dealers and Repairers*) che – in sede istituzionale europea - non vengano prese decisioni astratte e slegate dalle scelte reali operate dal mercato in materia di transizione tecnologica ed ecologica nel comparto Automotive (*sia veicoli leggeri che pesanti*).

Anche alla luce delle complesse dinamiche avviate in sede di **istituzione delle nuove Commissioni UE** (*da chiarire i ruoli specifici della vicepresidente Ribera e del Commissario Hoekstra nelle competenze effettive sul Green Deal Automotive*) e dei primi orientamenti emersi dalle indicazioni fornite in materia di **transizione tecnologica nell'Automotive** dal Rapporto sulla Competitività dell'Unione Europea elaborato da Mario Draghi, su incarico della Commissione UE, assume un rilievo strategico di primaria rilevanza per FEDERAUTO fornire alle Istituzioni tutte le indicazioni tecniche e funzionali utili affinché il **processo di revisione dei Regolamenti attuativi del Green Deal Automotive** si sviluppino in tempi compatibili con le dinamiche reali del mercato e nel modo più lineare e corretto possibile.

FEDERAUTO ritiene che il processo di revisione del Green Deal Automotive debba prendere le mosse da una **complessiva revisione dei Regolamenti sui Target di emissione di CO₂**, attualmente strutturati nel Regolamento **UE/851/2023** in materia di Light Vehicle (M1-N1), che la Commissione può proporre di revisionare entro il 31 dicembre 2026 e nel Regolamento **UE/1610/2024** in materia di Heavy Duty Vehicle (M2-M3-N2-N3), che la Commissione può proporre di revisionare entro il 31 dicembre 2027.

In merito, come già anticipato dal Ministro italiano competente già in occasione del recente Consiglio Competitività e Imprese UE, occorrerebbe evidenziare i seguenti **pillar**, in un quadro di ricerca continuativa e sistematica di:

- ✓ possibili alleanze con altri Stati Membri, a livello di Consiglio UE;
 - ✓ possibili intese intergruppi europarlamentari, anche al di fuori della maggioranza che ha sostenuto la nomina della Presidente della Commissione UE, primariamente in ambito ENVI Committee;
1. **anticipo** da parte della nuova Commissione UE del **report propedeutico ad una proposta di revisione legislativa del Regolamento Eu/851/2023** in materia di target di emissione di CO₂ per i Light Vehicle (M1-N1) rispetto alla scadenza programmata del 31 dicembre 2026;
 2. necessità, in fase di revisione legislativa dei Regolamenti sui target di emissione CO₂, di un **approccio W-t-W** nel calcolo delle emissioni di CO₂ (*che consideri quindi il ciclo di utilizzo del mezzo, dalla fonte energetica alla ruota*), al fine di includere i **Biofuels e tutti i carburanti rinnovabili** tra le tecnologie da utilizzare ai fini della decarbonizzazione del sistema automotive, sia per gli LV che per gli HDV, anche mediante lo sviluppo corretto di un **"Fattore di Correzione" (CCF)** metodologicamente finalizzato a valorizzare i vettori in grado di fornire un concreto contributo per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione;

3. necessità di fare pressione sulla Commissione competente affinché elabori in tempi brevi una relazione vincolante per la revisione regolamentare sulle emissioni di CO2 per gli HDV che indichi **soluzioni per promuovere i Biofuels** entro il 31-12-2025, ai sensi dell'art.1 c.18 Punto 2 del Regolamento UE/1610/2024 sui Target di emissione della CO2 per gli HDV;
4. possibili strategie per evitare che il principio di “**neutralità tecnologica**”, evocata sia dalla Presidente della Commissione, Ursula Von Der Leyen che dal Rapporto-Draghi sulla competitività dell’UE, sia declinata con l'ammissione del solo E-Fuel (*priorità per la Germania*), mettendo bene a fuoco la necessità che siano sempre inclusi anche i Bio-Fuels nella classificazione dei carburanti rinnovabili (o “*carbon neutral*”), sia per la revisione del Regolamento UE/851/2023 per i LV che del Regolamento UE/1610/2024 sugli HDV.

FEDERAUTO è inoltre interessata a promuovere in sede istituzionale UE ogni iniziativa legislativa finalizzata a **salvaguardare l’efficienza e l’economicità delle catene distributive di filiera**, valorizzando la relazione degli stakeholder operativi di comparto con le esigenze di mobilità e di logistica nel tessuto produttivo del territorio.