

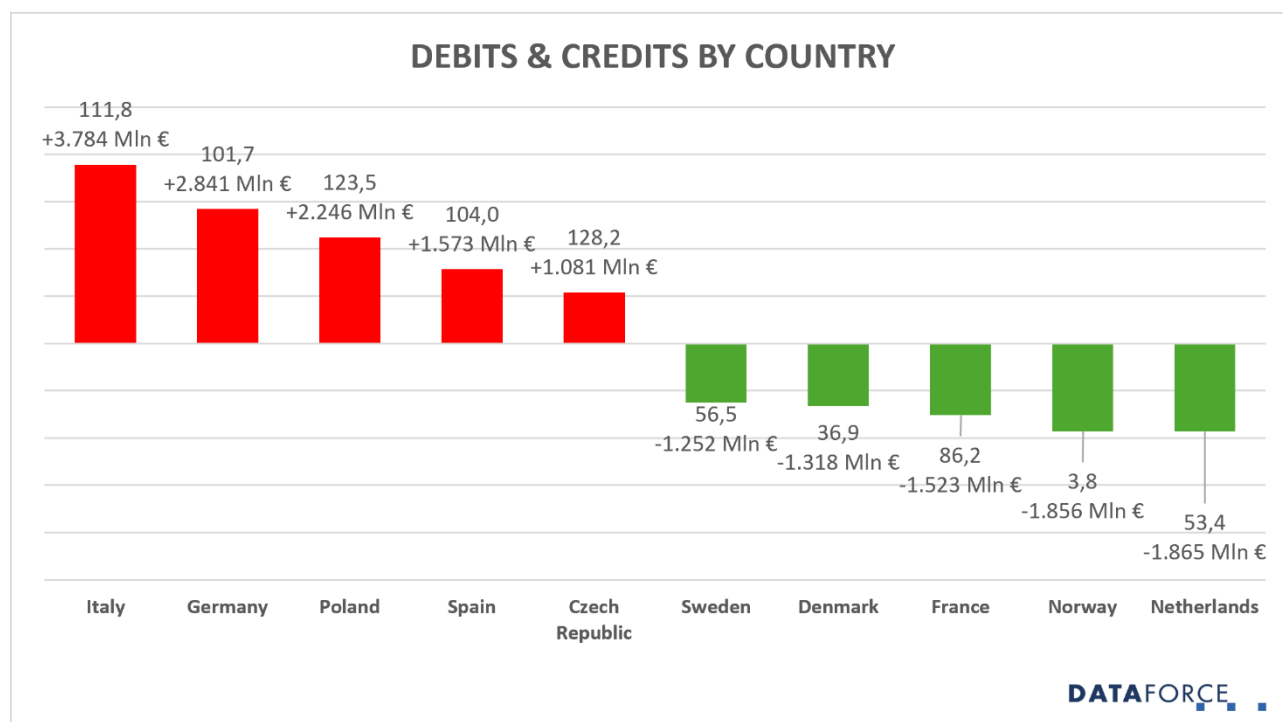
Focus EU Multe CO2 Cafe 2025-2027 Passenger Cars Aggiornamento aprile 2026

[Clicca qui per il video del comunicato stampa →](#)

■ **FOCUS MULTE CAFE**
2025-2027

Roma, 27 maggio 2026

La normativa Cafe (Corporate Average Fuel Economy) imposta dalla Commissione Europea ai Costruttori automobilistici, in vista del probabile futuro divieto totale di vendita delle auto a combustione interna, sta trasformando il settore automotive in una gigantesca partita economica da miliardi di euro tra multe, crediti ambientali e trasferimenti di ricchezza verso i produttori più elettrificati. A partire dal 2025 il limite medio di emissioni di CO₂ per le autovetture nuove è stato fissato a 93,6 g/km: in caso di mancato rispetto dei parametri, vengono calcolate pesanti sanzioni per i Costruttori (95 euro per ogni grammo di CO₂ in eccesso, moltiplicati per il numero dei veicoli venduti). Per ciascun costruttore il target effettivo è sempre diverso da quello medio europeo (in base a un calcolo molto complesso) e le multe si dovrebbero pagare a consuntivo del triennio 2025-2027. Premesso che questo approfondimento è dedicato esclusivamente al mercato EU Passenger Cars e non anche a quello dei veicoli commerciali leggeri, che le multe effettive andranno calcolate per OEM e/o gruppi degli stessi (PC+LCV), considerando eventuali pooling e non per paese o alimentazione, qual è la situazione a oggi dei debiti e dei crediti accumulati nell'intero 2025 e nei primi 4 mesi del 2026?



TARGET CO2: L'ITALIA REGISTRA IL DEFICIT PIÙ ELEVATO

Nelle simulazioni per paese, si calcolano le differenze rispetto al target medio EU di 93,6 g/km: questa misura va quindi presa come indicazione del “peso” del paese nel bilancio globale di questa normativa. Ad oggi, l'Europa automobilistica ha accumulato 12,8 miliardi di debiti e 9,7 miliardi di crediti. Bilancio negativo quindi, con l'Italia che detiene il poco invidiabile primato della nazione che sta al vertice della classifica dei debitori a causa del forte ritardo nella transizione verso l'elettrico. A fine aprile, infatti, il nostro Paese è in negativo di 3,8 miliardi di euro, avendo raggiunto un livello di emissioni medie di CO₂ di 111,8 g/km (18,2 in più della media prevista di 93,6). Persino di più della Germania, che si attesta a poco più di 2,8 miliardi di sanzioni pur avendo immatricolato molte più auto rispetto all'Italia (oltre 3,7 milioni contro i nostri quasi 2,2 milioni). Il livello medio di emissioni registrato dal mercato tedesco è di 101,7 g/km.

Al contrario, i Paesi del Nord Europa dominano la classifica dei crediti, poiché le loro nuove immatricolazioni sono da tempo orientate verso l'elettrico. Paesi Bassi e Norvegia vantano, a oggi, quasi 1,9 miliardi di attivo ciascuno. Con la Norvegia che ha un livello di emissioni medie vicino allo zero: soltanto 3,8 g/km. Complessivamente il calcolo del dare-avere attuale dei paesi EU è di poco più di 3 miliardi di multe.

Top 5 debits by Country	CO2 g/km 2025-2027	Diff. vs 93,6 g/km	DEBITS Mln €	2025-2027 % on new regs.	2025-2027 Registrations
Italy	111,8	+18,2	+3.784 Mln €	15%	2.188.678
Germany	101,7	+8,1	+2.841 Mln €	25%	3.705.348
Poland	123,5	+29,9	+2.246 Mln €	5%	791.712
Spain	104,0	+10,4	+1.573 Mln €	11%	1.588.598
Czech Republic	128,2	+34,6	+1.081 Mln €	2%	328.863

Top 5 credits by Country	CO2 g/km 2025-2027	Diff. vs 93,6 g/km	CREDIT Mln €	2025-2027 % on new regs.	2025-2027 Registrations
Netherlands	53,4	-40,2	-1.865 Mln €	3%	488.914
Norway	3,8	-89,8	-1.856 Mln €	1%	217.623
France	86,2	-7,4	-1.523 Mln €	15%	2.172.064
Denmark	36,9	-56,7	-1.318 Mln €	2%	244.630
Sweden	56,5	-37,1	-1.252 Mln €	2%	354.808

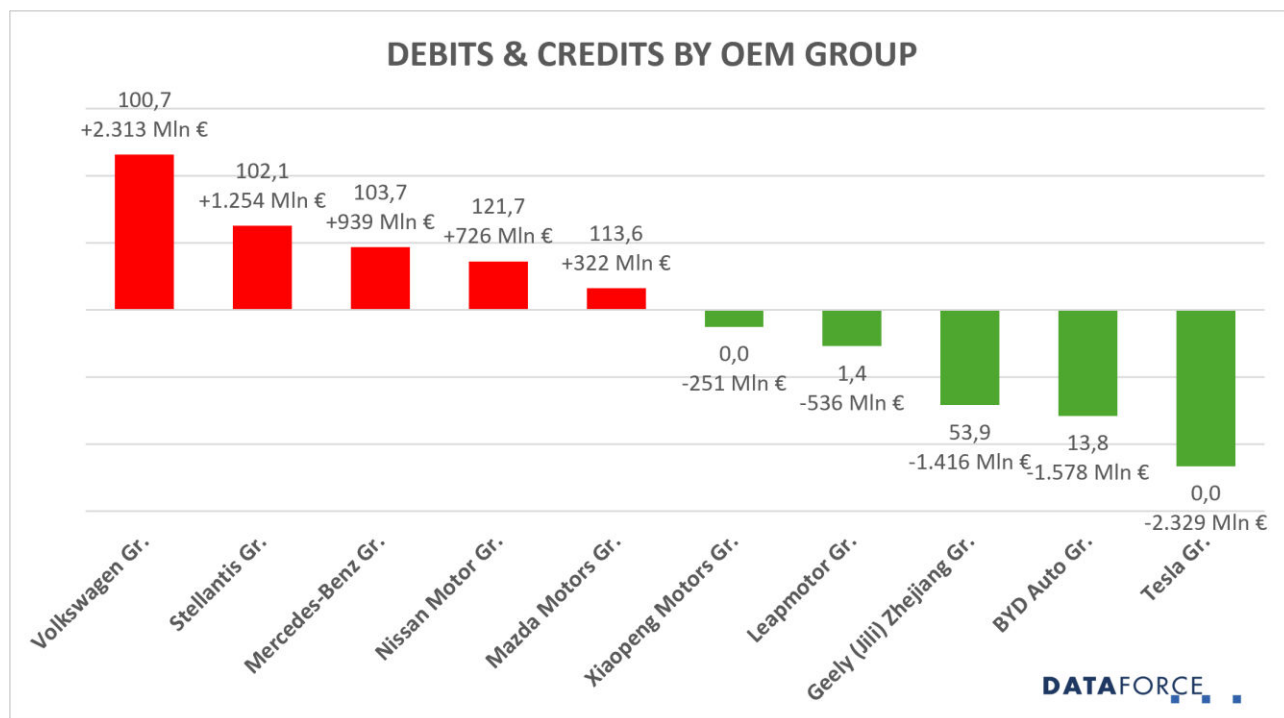
Fonte: Dataforce



Quali sono i 5 Paesi europei messi peggio? Dopo Italia e Germania, la Top 5 dei debitori vede attualmente al terzo posto la Polonia. Mercato di medie dimensioni (circa 800.000 immatricolazioni tra gennaio 2025 e aprile 2026) ma con un livello medio di emissioni di CO₂ elevato: 123,5 g/km. In 16 mesi la Polonia ha accumulato un passivo di oltre 2,2 miliardi di euro. A seguire la Spagna (1,6 milioni di auto nuove, 104,0 g/km di emissioni medie e quasi 1,6 miliardi di debito multe. E infine la Repubblica Ceca, la nazione nella Top 5 con il livello di emissioni oggi più alto: 128,2 g/km. Con appena 330.000 targhe, ha raggiunto un debito che sfiora gli 1,1 miliardi.

Viceversa, quali sono i 5 Paesi più virtuosi? Dopo i già citati Paesi Bassi e Norvegia, la vera sorpresa è la Francia, unico dei mercati ad alto volume di immatricolazioni (2,2 milioni di nuove targhe nei 16 mesi, circa come l'Italia) a raggiungere un risultato positivo, grazie ad un programma politico iniziato nel 2016 con l'obbligatorietà del bollino “Crit'Air” e proseguito nel 2021 con la “Loi Climat et Resilience”, (in vigore ancora oggi) che hanno permesso di ridisegnare il mix di alimentazioni dove, per esempio, la quota di BEV ha raggiunto il 27,5%. Il Paese transalpino vanta crediti per oltre 1,5 miliardi di euro. A seguire, altri due Paesi del Nord: Danimarca (1,3 miliardi di attivo) e Svezia (1,25 miliardi).

NORMATIVA CAFE: CHI PAGA DAVVERO IL PREZZO DELLA TRANSIZIONE?



Come già detto, l'analisi di debiti e crediti su base nazionale è un calcolo teorico che illustra unicamente il posizionamento dei singoli mercati: in realtà il vero impatto delle sanzioni Cafe sarà sui Costruttori, cioè i destinatari delle multe a fine triennio 2025-2027, per alcuni dei quali sarà obbligatorio ricorrere al pooling acquistando i crediti degli OEM virtuosi, guarda caso tutti non europei. Per semplificare al massimo: una normativa concepita e imposta dalla Commissione Europea ha spinto i Costruttori europei ad accelerare drasticamente la transizione verso i powertrain elettrici, molto più rapidamente di quanto il mercato sia oggi disposto ad assorbire. Il risultato è stato un aumento enorme degli investimenti industriali necessari alla transizione, accompagnato però da un forte ridimensionamento della produzione e dell'occupazione nel settore. E, per difendere i margini (o prepararsi per reggere al tracollo), gli OEM hanno aumentato i prezzi delle automobili, molto, troppo. La situazione diventa ancora più paradossale se si considera che, quando il mercato non acquista i volumi di elettrico attesi dalla normativa, l'UE impone ai Costruttori pesanti sanzioni economiche per non essere riusciti a vendere ciò che la politica industriale europea vorrebbe che il consumatore comprasse. Il risultato è un potenziale trasferimento miliardario di valore dall'industria automobilistica europea verso operatori extra-europei, in particolare Tesla e i gruppi cinesi più avanzati nell'elettrificazione.

Veniamo quindi ai numeri, che danno la perfetta magnitudo delle distorsioni di questa normativa, dove diventa chiarissimo chi saranno i vincitori e i vinti: ironia della sorte, il Gruppo automobilistico che raggiunge la performance peggiore in termini di multe Cafe ha finora accumulato un debito identico al credito raggiunto dal Costruttore più virtuoso: 2,3 miliardi di euro. Sono rispettivamente il Gruppo Volkswagen e Tesla. Con un livello di vendite automobilistiche totalmente differente: 4 milioni di auto per il colosso tedesco e 260.000 per la Casa americana. Ovviamente il livello di emissioni medie di Tesla è pari a zero, mentre Volkswagen e gli altri brand del Gruppo raggiungono i 100,7 g/km, con uno sfioramento di poco più di 6 grammi dal loro target di 94,6 g/km. Ecco un caso eclatante di Costruttore che, nonostante sia stato uno dei gruppi che più ha accelerato la strategia di elettrificazione dopo il dieselgate, non sia riuscito a convincere i suoi acquirenti a comprarne quanto l'EU vorrebbe.

Top 5 debits by Country	CO2 g/km 2025-2027	Diff. vs OEM Gr. Target	DEBITS Mln €	2025-2027 % on new regs.	2025-2027 Registrations
Volkswagen Gr.	100,7	+6,0	+2.313 Mln €	27%	4.025.997
Stellantis Gr.	102,1	+5,8	+1.254 Mln €	15%	2.263.525
Mercedes-Benz Gr.	103,7	+12,4	+939 Mln €	5%	794.977
Nissan Motor Gr.	121,7	+27,7	+726 Mln €	2%	275.913
Mazda Motors Gr.	113,6	+20,1	+322 Mln €	1%	168.567

Top 5 credits by OEM Group	co2 2025-27	Diff. vs OEM Gr. Target	AVG penalty	25-27 % on new regs.	regs.
Tesla Gr.	0,0	-93,0	-2.329 Mln €	2%	263.688
BYD Auto Gr.	13,8	-79,4	-1.578 Mln €	1%	209.259
Geely (Jili) Zhejiang Gr.	53,9	-37,2	-1.416 Mln €	3%	400.529
Leapmotor Gr.	1,4	-98,9	-536 Mln €	0%	57.114
Xiaopeng Motors Gr.	0,0	-88,5	-251 Mln €	0%	29.850

Fonte: Dataforce

DATAFORCE

Nella graduatoria dei Top 5 in passivo, alle spalle del Gruppo Volkswagen, si posiziona Stellantis, un colosso che nei 16 mesi ha immatricolato quasi 2,3 milioni di auto nuove. Il livello medio di emissioni di CO₂ è di 102,1 g/km, con un target di 96,2 g/km, poco meno sfidante di quello del Gruppo VW, per un debito pari a 1,25 miliardi di euro. A seguire il Gruppo Mercedes-Benz (103,7 g/km, 800.000 immatricolazioni, 939 milioni di sanzioni), Nissan (121,7 grammi, 275.000 immatricolazioni, 726 milioni di multe) e Mazda (113,6 grammi, 168.000 immatricolazioni, 322 milioni).

Nella classifica dei Top 5 più virtuosi, dopo l'americana Tesla (che produce anche in Europa e in Cina), si posizionano quattro gruppi del Paese del Dragone: BYD (crediti per quasi 1,6 miliardi di euro), Geely (1,4 miliardi), Leapmotor (oltre mezzo miliardo di attivo, con appena 57.000 auto immatricolate) e Xiaopeng (250 milioni).

L'ELETTRICO ACCUMULA CREDITI, IL MERCATO ACCUMULA MULTE

Fueltype	DEBIT & CREDIT Mln €	CO2 g/km 2025-2027	Diff. vs 93,6 g/km	2025-2027 Registrations	2025-2027 % on new regs.
Petrol + MHEV	+24.130 Mln €	133,3	+39,7	6.394.182	43,3%
Diesel + MHEV	+9.242 Mln €	151,8	+58,2	1.672.646	11,3%
HEV	+2.669 Mln €	108,1	+14,5	1.943.216	13,2%
PHEV	-7.776 Mln €	34,8	-58,8	1.391.829	9,4%
BEV	-25.290 Mln €	0,0	-93,6	2.845.212	19,3%
GAS	+1.174 Mln €	121,7	+28,1	439.900	3,0%
Other	+825 Mln €	226,5	+132,9	65.363	0,4%

Fonte: Dataforce

DATAFORCE

Passando all'analisi per alimentazioni, torniamo alle simulazioni teoriche di "direzione", di "tendenza", così come premesso nell'analisi per paese. La tabella che riassume crediti e debiti per tipologie di alimentazione è molto chiara: prendendo in considerazione tutte le automobili immatricolate da gennaio 2025 ad aprile 2026 in EU (sono quasi 15 milioni), le BEV (2,8 milioni) hanno generato crediti per 25,3 miliardi. In positivo anche il saldo delle PHEV (1,4 milioni di targhe): quasi 8 miliardi di attivo. Tutte le altre alimentazioni, ovviamente, hanno generato debiti. Il risultato finale nel calcolo per alimentazioni è di un saldo negativo di quasi 5 miliardi: abbastanza scontato visto che 4,2 milioni di autovetture BEV e PHEV non possono compensare 10,5 milioni di auto termiche e ibride che la Commissione Europea ha deciso proibire dal 2035. Senza fare nulla però su oltre la metà del parco circolante EU pre Euro 6, circa 140 milioni di autovetture. Una vecchia calcolatrice sarebbe stata utile durante la stesura della normativa Cafe...

Tornando alle alimentazioni a debito, le HEV contribuiscono per quasi 2,7 miliardi, con una media delle emissioni comunque alta (108,1 g/km) nonostante nell'utilizzo reale le full hybrid si dimostrino efficienti tanto se non di più delle premiate plug-in hybrid.

Per le diesel (mild hybrid comprese), a fronte di un volume di immatricolazioni sceso a soli 1,7 milioni scarsi, sono state accumulate multe per 9,2 miliardi, con un livello medio di emissioni che è il più alto di tutte le alimentazioni disponibili: 151,8 grammi. Rimane un'ultima tipologia di alimentazione, quella più diffusa: la benzina. Con 6,4 milioni di auto nuove immatricolate da gennaio 2025 ad aprile 2026 in EU, le sanzioni accumulate superano i 24 miliardi di multe. Il livello medio delle emissioni delle auto a benzina (mild hybrid comprese) rimane sempre ancora molto elevato: 133,3 grammi. La realtà è che la politica industriale europea ha finito per penalizzare proprio l'industria che avrebbe dovuto proteggere.

**In caso di pubblicazione, indicare sempre:
"Fonte Dataforce"**