

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII-bis
n. 2

XIV COMMISSIONE (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

DOCUMENTO APPROVATO DALLA XIV COMMISSIONE

NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI SUSSIDIARIETÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 6 DEL PROTOCOLLO N. 2 ALLEGATO AL TRATTATO DI LISBONA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 (COM(2022)586 final)

Approvato il 1° marzo 2023

DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009;

considerata la relazione trasmessa dal Governo sulla proposta ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni di rappresentanti dei settori produttivi interessati svolte nell'ambito dell'esame della proposta;

premessso che:

la proposta in esame è complementare a quella di revisione della normativa sui limiti di emissione di CO₂ di auto e furgoni (COM(2021)556), in fase di definitiva approvazione, che, nel testo concordato dal Parlamento europeo e dal Consiglio, prevede che dal 2035 le auto ed i veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione nell'UE debbano essere ad emissioni zero;

la necessità dell'intervento normativo di cui alla proposta in esame viene giustificata dalla Commissione europea proprio in virtù del fatto che l'obiettivo di azzeramento delle emissioni di CO₂ entro il 2035 riguarda solo le autovetture e i veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione e che pertanto, anche dopo tale data, i veicoli a combustione interna usati continueranno a circolare;

rilevato che la proposta è correttamente fondata dall'articolo 114 TFUE in quanto mira a garantire il regolare funzionamento del mercato unico e ad assicurare una maggiore tutela ambientale e della salute dei cittadini europei;

considerato che la proposta non risulta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, dal contenuto della stessa come pure dalla valutazione d'impatto della Commissione, non risultano adeguatamente dimostrati né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento legislativo a livello di Unione europea da essa prospettato;

osservato, a tale riguardo, che:

a) non vale a dimostrare il rispetto del principio di sussidiarietà il fatto che la proposta intervenga sulla materia dell'omologazione dei veicoli a motore già disciplinata a livello di Unione europea dalle specifiche normative Euro 1/Euro I e successive. Tali normative, infatti, sono state adottate al fine evitare l'introduzione da parte dei diversi

Stati membri di regimi e parametri differenziati che avrebbero costituito un ostacolo concreto per il mercato interno e non avrebbero consentito di perseguire effettivamente gli obiettivi di riduzione delle emissioni, di natura intrinsecamente transnazionale;

b) la proposta in esame introduce invece nuovi parametri che, pur richiedendo una significativa ed onerosa innovazione tecnologica e produttiva al settore automobilistico, apporterebbero un valore aggiunto di modesta entità in termini di riduzione delle emissioni. In particolare, secondo le stime dell'Associazione europea dei costruttori d'automobili (ACEA), la proposta comporterebbe una riduzione ulteriore di appena il 4 per cento degli scarichi di NOx delle auto e del 2 per cento per i veicoli commerciali ed i camion;

c) l'assenza di un'effettiva necessità e valore aggiunto dell'intervento in esame è confermata dal fatto che le prescrizioni da esso previste risulterebbero superate in breve tempo dai nuovi parametri di conformità richiesti dal passaggio ai veicoli a emissioni zero entro il 2035, di cui alla proposta di regolamento (COM(2021)556) sopra richiamata. In sostanza, le prescrizioni Euro 7, a fronte dei modesti obiettivi ambientali perseguiti, imporrebbero investimenti di cui non è dimostrata la necessità su linee di produzione che dovrebbero essere abbandonate a breve;

d) per effetto dell'adozione delle nuove regole di cui alla proposta in esame i prezzi dei veicoli aumenterebbero, sempre secondo le stime di ACEA, di circa il 3 per cento a causa degli investimenti richiesti ai produttori. In particolare, i nuovi limiti emissivi, previsti anche per i veicoli alimentati con combustibili alternativi, comportano il ricorso ad una componentistica aggiuntiva, come i filtri antiparticolato, che si rifletterebbe sui costi dei veicoli in misura maggiore rispetto a quanto previsto dalla valutazione d'impatto della Commissione europea. Tali incrementi potrebbero incidere sulle scelte d'acquisto dei consumatori, rallentando presumibilmente il processo di rinnovo del parco circolante europeo che sarebbe invece necessario per conseguire gli obiettivi ambientali posti alla base della proposta in esame;

rilevato che, per le ragioni sopra indicate, la proposta risulta in contrasto anche con il principio di proporzionalità, ponendo significativi oneri in capo all'industria automobilistica, già impegnata in un imponente sforzo di riconversione industriale in vista dell'applicazione della normativa di cui alla proposta di regolamento (COM(2021)556), che non appaiono giustificati dai modesti obiettivi perseguiti e dai presunti benefici che ne deriverebbero;

considerato, in particolare, che le tempistiche di attuazione previste dalla proposta in esame – entro il 2025 per i veicoli leggeri e il 2027 per i veicoli pesanti – appaiono estremamente difficili da rispettare per il sistema produttivo, in primo luogo perché estremamente ravvicinate, e, in secondo luogo, perché non consentono di tenere conto dei tempi necessari alla conclusione della procedura di approvazione della proposta stessa e dei relativi regolamenti attuativi;

evidenziata la pressante esigenza di prevedere un congruo rinvio delle scadenze in questione come pure di quelle relative ai freni e agli

pneumatici, attesa la conclamata impossibilità di accelerare ulteriormente i processi di sviluppo e di omologazione;

sottolineata in ogni caso l'opportunità di operare, nel corso del prosieguo dell'esame della proposta a livello di Unione europea, un'analisi approfondita dei numerosi profili di criticità richiamati in precedenza, aggiornando, ove appropriato, le valutazioni di impatto svolte dalla Commissione europea,

esprime un

PARERE MOTIVATO

ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

