

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII-bis**
n. **5**

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 CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) 2019/1242 PER RAFFORZARE I LIVELLI DI PRESTAZIONE IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO₂ DEI VEICOLI PESANTI NUOVI E INTEGRARE GLI OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE, E ABROGA IL REGOLAMENTO (UE) 2018/956 (COM(2023) 88 FINAL)

Approvato il 9 maggio 2023

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) 2019/1242 PER RAFFORZARE I LIVELLI DI PRESTAZIONE IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO₂ DEI VEICOLI PESANTI NUOVI E INTEGRARE GLI OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE, E ABROGA IL REGOLAMENTO (UE) 2018/956 (COM(2023) 88 FINAL).

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 che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956;

preso atto della relazione trasmessa dal Governo su tale 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;

premessi che:

la proposta mira a rivedere la normativa sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, contenuta in due regolamenti entrati in vigore nel 2019. Tale disciplina, che prevede la riduzione delle emissioni del 15 per cento entro il 2025 e del 30 per cento entro il 2030, non ha potuto ancora dispiegare i suoi effetti, non essendo state raggiunte tali scadenze;

nella citata relazione il Governo, pur dichiarando condivisibili le finalità della proposta, ritiene indispensabile coniugare la salvaguardia ambientale con il minimo impatto a livello sociale, economico e produttivo;

la Commissione europea stima che, per attuare le misure proposte, ai produttori verrebbero richiesti investimenti supplementari per circa 4,9-8,7 miliardi di euro ogni anno tra il 2031 e il 2050. A fronte di tale fabbisogno di investimenti non quantifica tuttavia la crescita occupazionale che si attende dalla nuova normativa;

rilevato che la proposta è correttamente fondata sull'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea essendo intesa a realizzare gli obiettivi in materia ambientale stabiliti dall'articolo 191 dello stesso Trattato;

considerato invece che la proposta non risulta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, nel preambolo della stessa come pure nella valutazione d'impatto della Commissione, non risultano adeguatamente dimostrate né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento da essa prospettato. Si osserva al riguardo che:

a) la proposta stabilisce obiettivi di riduzione delle emissioni estremamente sfidanti, in particolare la riduzione totale delle emissioni

degli autobus urbani nuovi entro il 2030 e la riduzione del 90 per cento di tutti i veicoli pesanti nuovi entro il 2040. Tuttavia, secondo i dati riportati dalla stessa Commissione europea, la quantità di emissioni di gas ad effetto serra generato dai veicoli pesanti costituisce appena il 6 per cento delle emissioni totali prodotte a livello dell'Unione;

b) i veicoli pesanti prodotti nell'UE sono tecnologicamente all'avanguardia ed hanno un consumo medio di carburante nettamente inferiore rispetto ai veicoli equivalenti in altre regioni del mondo. In particolare, oltre un terzo degli autocarri prodotti nell'UE viene esportato in tutto il mondo, generando un surplus commerciale di circa 5 miliardi di euro all'anno;

c) i nuovi obiettivi richiederebbero un volume di produzione di veicoli a basse o zero emissioni e un livello di diffusione dell'infrastruttura di ricarica lontani dall'essere raggiunti ora e nei prossimi anni. A fronte di investimenti di grande portata, il numero dei nuovi veicoli richiesti dalla normativa proposta e il numero dei punti di ricarica di carburanti alternativi non sarebbero sufficienti, nei tempi indicati dalla proposta, a garantire il trasporto di merci e passeggeri su strada, soprattutto sulle lunghe distanze. Pertanto si verrebbe a creare un importante *gap* infrastrutturale;

d) l'elettrificazione dei veicoli e l'alimentazione a idrogeno potrebbero risultare insufficienti a garantire il trasporto su rotte a lunga distanza, con evidente rischio di tenuta delle catene di approvvigionamento del mercato interno dell'UE. Appare dunque necessario consentire l'impiego di carburanti *carbon neutral* come soluzione per la sostenibilità del trasporto su strada, in particolare sulle tratte più lunghe;

e) la proposta in esame, inoltre, adotta quale criterio principale il calcolo delle emissioni allo scarico senza tenere in considerazione il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, se di origine non rinnovabile, né il costo ambientale della produzione degli accumulatori;

f) alla luce di tali elementi appare tautologica la motivazione offerta dalla Commissione per dimostrare il valore aggiunto della proposta, secondo cui quest'ultima offrirebbe a produttori, fornitori di componenti e consumatori la garanzia di un mercato stabile nonché la certezza normativa essenziali per i cospicui investimenti di capitale necessari alla diffusione di veicoli a emissioni zero;

la proposta risulta altresì in contrasto con il principio di proporzionalità in quanto determina, a fronte della quantità relativamente modesta di emissioni di gas ad effetto serra generata dai veicoli pesanti, oneri estremamente gravosi e non adeguatamente giustificati per i costruttori, per il settore della produzione e distribuzione dei carburanti tradizionali e per le filiere dei biocombustibili avanzati. Si osserva al riguardo che:

a) i rilevanti investimenti richiesti per rinnovare il parco tecnologico dei veicoli e l'accelerazione dell'adeguamento della filiera industriale imposti dall'atto in esame risultano, come già detto, diffi-

cilmente sostenibili alla luce dell'attuale sviluppo tecnologico e del tasso di realizzazione della infrastruttura;

b) la previsione per cui in linea di principio gli autobus urbani nuovi circolanti nelle città dovrebbero essere a emissioni zero a partire dal 2030 potrebbe risultare eccessivamente onerosa e di difficile applicazione per molte aziende di trasporto pubblico locale, costrette in tempi ristretti ad adeguare i propri piani di investimento e garantire la presenza delle necessarie infrastrutture di ricarica e rifornimento nei depositi. Tali difficoltà potrebbero indurre alcune delle aziende in questione ad acquistare a breve termine autobus convenzionali a scapito del raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione;

c) sarebbe pertanto necessario stabilire scadenze più gradualistiche che consentirebbero anche di perseguire, secondo un percorso realistico, la nascita o la riconversione di nuovi insediamenti produttivi e la formazione o l'aggiornamento di nuovi profili professionali;

sottolineata in ogni caso l'opportunità di operare, nel corso del prosieguo dell'esame della proposta a livello di Unione europea, un'analisi più 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.

