

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII-bis**
n. **56**

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) 2019/631 AL FINE DI INTRODURRE ULTERIORE FLESSIBILITÀ PER QUANTO RIGUARDA IL CALCOLO DELLA CONFORMITÀ DEI COSTRUTTORI AI LIVELLI DI PRESTAZIONE IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO₂ DELLE AUTOVETTURE NUOVE E DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI PER GLI ANNI CIVILI DAL 2025 AL 2027
(COM(2025) 136 FINAL)

Approvato il 21 maggio 2025

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) 2019/631 al fine di introdurre ulteriore flessibilità per quanto riguarda il calcolo della conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi per gli anni civili dal 2025 al 2027 (COM(2025) 136 *final*);

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

tenuto conto che il Consiglio dell'UE ha adottato in data 7 maggio 2025 il proprio mandato in vista dell'avvio dei negoziati interistituzionali, accogliendo senza emendamenti la proposta della Commissione europea;

tenuto, altresì, conto che il Parlamento europeo ha deciso di ricorrere alla procedura d'urgenza ai sensi dell'articolo 170 del proprio regolamento ed ha adottato la propria posizione in prima lettura l'8 maggio 2025;

osservato che la proposta fa seguito alla presentazione da parte della Commissione europea del Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo;

premesso che:

il settore automobilistico è un comparto fondamentale dell'economia europea, che contribuisce per circa il 7 per cento al PIL dell'Unione e occupa circa 13,8 milioni di lavoratori;

accordare ai costruttori di autovetture margini di flessibilità ai fini del rispetto degli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per il 2025 è un intervento condivisibile e largamente atteso, seppure non sufficiente; la proposta deve quindi essere considerata come propedeutica ad una più ampia, ed auspicabilmente imminente, revisione della normativa in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi;

la normativa interessata deve essere, infatti, adeguata al più presto alla luce del principio di neutralità tecnologica, come già sottolineato dal Governo italiano nel *non-paper* sul futuro del settore automobilistico, presentato nel novembre 2024; l'obiettivo deve essere quello di considerare una gamma più ampia di soluzioni, oltre ai veicoli elettrici a batteria, attraverso l'applicazione di un approccio di calcolo alternativo delle emissioni di CO₂;

un intervento analogo a quello realizzato dalla proposta è necessario con riferimento al regolamento sugli standard di emissione di CO₂

dei veicoli pesanti, per garantire che l'intero settore automobilistico benefici di un ambiente normativo più aperto e flessibile;

non è condivisibile la scelta della Commissione europea di non effettuare una valutazione d'impatto sulla proposta, adducendo come motivazione il fatto che le modifiche prospettate siano modifiche mirate, e che quindi non alterino il livello di ambizione degli obiettivi di emissione; la mancanza di una valutazione di impatto non consente di avere a disposizione gli elementi necessari a valutare la reale portata dell'intervento e la sua effettiva idoneità ad apportare miglioramenti significativi a supporto del settore automobilistico nell'attesa di una revisione più ampia del regolamento oggetto di modifica;

è necessario pertanto che la Commissione europea presenti una analisi dettagliata degli impatti dell'iniziativa, come imposto dall'articolo 5 del Protocollo n. 2, soprattutto alla luce del fatto che la normativa oggetto di modifica pone un limite alla capacità del settore automobilistico di reinvestire in innovazione e sviluppo, danneggiando così la competitività dell'Europa sulla scena globale;

è opportuno che nella definizione di questi interventi di revisione la Commissione europea coinvolga sistematicamente ed effettivamente tutte le parti interessate, nonché solo esperti di elevata professionalità che offrano garanzie di indipendenza;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica su cui si fonda la proposta è correttamente costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE, secondo il quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'UE per realizzare gli obiettivi in materia di politica ambientale, quali tra l'altro la salvaguardia, la tutela e il miglioramento della qualità dell'ambiente;

ritenuta la proposta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto:

la modifica è necessaria poiché volta a garantire ai costruttori maggiore flessibilità, che altrimenti non potrebbe essere realizzata dai singoli Stati membri;

il valore aggiunto della proposta risiede nel fatto che i cambiamenti climatici rappresentano un problema transfrontaliero che non può essere risolto unicamente con un'azione nazionale o locale: di conseguenza, il coordinamento dell'azione per il clima può essere meglio svolto a livello europeo;

considerata la proposta altresì conforme, nel suo complesso, al principio di proporzionalità in quanto le misure proposte intendono offrire ai costruttori di veicoli un'ulteriore flessibilità sotto il profilo degli adempimenti di conformità;

rilevata l'esigenza che il presente documento sia trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

VALUTA CONFORME

la proposta al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.



190182144340