

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **XVIII-bis**  
n. **81**

## **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 QUANTO RIGUARDA IL CALCOLO DEI CREDITI DI EMISSIONI PER I VEICOLI PESANTI PER I PERIODI DI RIFERIMENTO DEGLI ANNI DAL 2025 AL 2029 (COM(2025) 784 FINAL)

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) 2019/631 PER QUANTO RIGUARDA I LIVELLI DI PRESTAZIONE IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> DEI VEICOLI LEGGERI NUOVI E L'ETICHETTATURA DEI VEICOLI, E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 1999/94/CE (COM(2025) 995 FINAL)

---

*Approvato il 24 febbraio 2026*

---

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

esaminate, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri e sull'etichettatura delle auto (COM(2025)995) e la proposta di regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti (COM(2025)784);

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

premesso che:

le proposte sono parte del pacchetto di misure presentato dalla Commissione europea per sostenere il settore automobilistico nella transizione verso una mobilità pulita: il pacchetto, pur costituendo nel suo complesso un primo passo verso la direzione auspicata in più occasioni sia dal Parlamento sia dal Governo italiano, non può essere ritenuto sufficiente per una politica che coniughi decarbonizzazione e competitività;

in particolare, le misure prospettate non appaiono idonee ad affrontare la profonda crisi che il settore sta attraversando e a dare corso alle ambizioni di competitività e sovranità tecnologica europea condivise nel dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica europea;

inoltre, il pacchetto non segna il passaggio, chiesto da numerosi Stati membri, primo tra tutti l'Italia, e dagli operatori del settore, ad un approccio regolamentare pragmatico e basato sulla neutralità tecnologica, necessario affinché gli obiettivi di decarbonizzazione restino ambiziosi, ma allo stesso tempo realistici;

restano dunque urgenti ulteriori semplificazioni e una reale e piena attuazione del principio di neutralità tecnologica;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica su cui si fondano le proposte è correttamente costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

ritenute le proposte complessivamente conformi al principio di sussidiarietà, poiché gli obiettivi delle stesse possono essere raggiunti solo con un intervento europeo, essendo gli obiettivi relativi alle

emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti e leggeri e i requisiti di etichettatura delle auto già fissati a livello UE;

ritenuta la proposta sui veicoli pesanti complessivamente conforme al principio di proporzionalità, poiché offre nel contempo ai costruttori di veicoli una maggiore flessibilità in termini di conformità, pur mantenendo nella sostanza inalterati gli obiettivi finali;

tenuto conto tuttavia della necessità di rivedere complessivamente la normativa sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti al fine di modificarla più incisivamente, secondo le direttrici sopra richiamate;

considerata la proposta sui veicoli leggeri e sull'etichettatura delle auto non conforme al principio di proporzionalità, in quanto:

la Commissione europea ha riconosciuto, nella relazione illustrativa della proposta, che l'attuale quadro legislativo rischia di limitare l'innovazione e lo sviluppo di tecnologie diverse dai propulsori a zero emissioni: pertanto l'intervento avrebbe dovuto introdurre correttivi effettivi, volti a stabilire una reale neutralità tecnologica e a valorizzare tutte le soluzioni in grado di contribuire in modo verificabile alla riduzione delle emissioni;

non viene modificato l'approccio adottato per il calcolo delle emissioni, sulla base del quale vengono considerate esclusivamente le emissioni allo scarico, penalizzando soluzioni virtuose come i biocarburanti e il biometano, che lungo l'intero ciclo di vita possono ridurre significativamente le emissioni: l'approccio adottato privilegia i veicoli elettrici a batteria, non consentendo di valorizzare le eccellenze infrastrutturali e tecnologiche europee per la produzione di biocarburanti ed esponendo l'Ue a rischi di approvvigionamento di materie prime critiche;

una riduzione dell'obiettivo di emissioni al 90 per cento rappresenta un'apertura alla neutralità tecnologica ancora troppo limitata: le soglie stabilite consentono un ricorso ai biocarburanti solo dopo il 2035 e in una percentuale irragionevolmente residua (3 per cento), considerata la disponibilità attuale e crescente di queste soluzioni; introdurre soglie rigide al contributo di questi carburanti riduce l'efficacia delle politiche climatiche nel breve periodo e invia segnali negativi agli investimenti industriali nello sviluppo degli stessi, compromettendo anche la futura decarbonizzazione dei settori difficilmente elettrificabili, per i quali tali vettori rappresentano una delle poche opzioni tecnologicamente praticabili;

la proposta dovrebbe invece implementare il principio di neutralità tecnologica fin da subito, riconoscendo il ruolo dei biocarburanti per il raggiungimento dell'obiettivo di decarbonizzazione dei veicoli leggeri, senza prevedere alcuna soglia al loro utilizzo, consentendo così un ricorso più ampio a soluzioni già disponibili ed efficaci, coerentemente con le altre normative europee, quali la direttiva RED III e il sistema ETS 2;

la mancata previsione di una nuova categoria di veicoli alimentati esclusivamente con combustibili a emissioni zero rappre-

senta inoltre una criticità sostanziale, poiché limita la neutralità tecnologica e riduce le opzioni disponibili per costruttori, imprese e consumatori;

la conformità su base pluriennale costituisce un elemento di novità positivo per gli anni 2030 – 2032, così come già previsto per il periodo 2025 – 2027, ma sarebbe opportuno, per entrambi i periodi, estendere la flessibilità su 5 anni sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri;

le nuove disposizioni sull'acciaio a basso contenuto di carbonio prodotto nell'UE non sono in linea generale condivisibili, perché aggiungono un'altra variabile non controllabile dalla filiera a cui è attribuito un peso percentuale non trascurabile rispetto agli obiettivi, con il rischio di un incremento dei costi di approvvigionamento che andrebbero a gravare ulteriormente sulla competitività delle imprese e sui prezzi finali dei veicoli;

in linea generale gli obiettivi dovrebbero essere ridefiniti in maniera pragmatica;

la revisione del regolamento dopo il 2035 con cadenza quinquennale appare difficilmente giustificabile alla luce della rapidità delle evoluzioni tecnologiche e della profonda trasformazione in atto nel settore: sarebbe opportuno un monitoraggio e un adeguamento del quadro normativo ogni due anni, in modo da valutare ulteriori modifiche in base all'evoluzione del mercato e delle tecnologie, oltre che delle condizioni abilitanti, quali il costo di acquisto, la crescita di punti ricarica, il costo totale di proprietà, i costi energetici, e dell'andamento del mercato dell'usato;

tenuto conto dell'opportunità di valutare nel corso dei negoziati interistituzionali a livello europeo un ulteriore incremento del valore da attribuire ai piccoli veicoli elettrici prodotti nell'Ue, fissandolo a 1,5 in luogo dell'1,3 proposto dalla Commissione europea e riconoscendolo anche oltre il 2034;

sottolineato altresì che la proposta conferisce alla Commissione europea un ampio potere di adottare atti delegati al fine di stabilire una metodologia per determinare le caratteristiche dell'acciaio a basse emissioni di carbonio e l'intensità delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'acciaio e dell'acciaio di riferimento, quest'ultimo da usare come punto di partenza per il calcolo dei crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio: in assenza di una adeguata e specifica motivazione, il ricorso agli atti delegati per completare aspetti essenziali della disciplina, anche in considerazione della particolare rilevanza economica e sensibilità politica, non appare coerente con l'articolo 290 del TFUE, che riserva all'atto legislativo gli elementi essenziali della materia;

sottolineato pertanto che, a causa delle criticità delineate, sarà necessario un incisivo intervento emendativo da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio per assicurare una piena sostenibilità ambientale, economica e sociale della transizione ecologica del comparto;

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.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*190182184260\*