

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima. COM(2021)556 final e allegato (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale</i>)	9
ALLEGATO (<i>Documento finale approvato</i>)	11

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Lunedì 30 maggio 2022. — Presidenza della vicepresidente della VIII Commissione Rossella MURONI.

La seduta comincia alle 17.35.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima.

COM(2021)556 final e allegato.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 24 maggio 2022.

Rossella MURONI, *presidente*, fa presente che la proposta di regolamento in esame fa parte del pacchetto denominato « Pronti per il 55% (*Fit for 55%*) » presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021.

Luciano NOBILI (IV), *relatore per la IX Commissione*, anche a nome del collega relatore Pellicani, presenta una proposta di documento finale che ritiene rappresenti una sintesi equilibrata elaborata a conclusione di un articolato ciclo di audizioni (*vedi allegato*).

Rossella MURONI, *presidente*, avverte che il rappresentante del Governo, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, ha tuttavia fatto pervenire per le vie brevi la sua valutazione favorevole sul documento in esame.

Le Commissioni approvano la proposta di documento finale dei relatori (*vedi allegato*).

Rossella MURONI, *presidente*, avverte che il documento approvato sarà trasmesso,

oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo, alla Commissione europea e al Consiglio dell'Unione europea.

La seduta termina alle 17.40.

ALLEGATO

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima. COM(2021)556 final e allegato.

DOCUMENTO FINALE APPROVATO

Le Commissioni VIII e IX,

esaminata, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima;

premesso che:

la proposta di regolamento è volta a modificare il regolamento (UE) 2019/631, al fine di rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, rendendo più rigorosi i requisiti di riduzione attuali, al fine di conseguire una diminuzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990;

la proposta prevede pertanto che, dal 1° gennaio 2030, si applichino nuovi obiettivi espressi come diminuzioni percentuali rispetto al livello di emissioni del 2021;

a decorrere dal 1° gennaio 2035, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri nuovi, si propone una riduzione delle emissioni del 100 per cento, sempre rispetto al target del 2021, prevedendo che da tale data tutte le autovetture e tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi siano a emissioni zero;

considerato che:

è necessaria un'attenta valutazione delle misure proposte, anche alla luce del mutamento degli scenari di riferimento e della loro evoluzione;

a distanza di mesi dalla presentazione della proposta di regolamento e dalla valutazione di impatto su cui si basa, si è registrato infatti un significativo aumento dei prezzi dell'energia, che rischia di perdurare anche nei prossimi mesi con pesanti conseguenze economiche e sociali;

appare opportuno valutare l'impatto della proposta sulla produzione dei veicoli commerciali leggeri, che comprende gamme di prodotto diverse, di cui solo una parte derivante dall'automobile, e richiede una specifica attenzione nella modulazione degli obiettivi di riduzione;

la proposta è complementare con altre iniziative del pacchetto denominato « Pronti per il 55% », in particolare con la proposta di regolamento per la rapida realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (*alternative fuels infrastructure regulation*, AFIR), che costituisce la premessa per la diffusione di veicoli a basse o zero emissioni, tenuto conto peraltro della disomogeneità delle infrastrutture di ricarica nel territorio dell'Unione europea e della particolare concentrazione in alcuni mercati;

si prevede la soppressione a decorrere dal 2030 della cosiddetta « deroga per piccoli volumi », attualmente prevista per i costruttori di un numero annuo di auto-

vetture nuove compreso tra 1.000 e 10.000 unità o di veicoli commerciali leggeri nuovi compreso tra 1.000 e 22.000 unità, consistente nella possibilità di negoziare con la Commissione europea *target* specifici, tenendo conto del potenziale di riduzione del produttore e delle caratteristiche del mercato di riferimento;

il settore automobilistico, che rappresenta una componente rilevante dell'economia europea con oltre il 7 per cento del PIL europeo e l'occupazione – diretta, e nell'indotto – di 14,6 milioni di europei, dovrà affrontare una profonda trasformazione strutturale che andrà gestita con misure per accompagnare la filiera nella transizione ecologica;

preso atto della nota trasmessa dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sul documento;

preso atto degli elementi di conoscenza e valutazione acquisiti nel corso dell'esame del documento;

rilevata la necessità che il presente documento conclusivo sia trasmesso tempestivamente alla Commissione europea, nonché al Parlamento europeo e al Consiglio, nell'ambito del cosiddetto dialogo politico;

rilevata, infine, la necessità che il Governo prosegua nella conduzione dei negoziati a livello di Unione europea tenendo conto delle indicazioni di cui al dispositivo,

esprime una

VALUTAZIONE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) occorre collegare strettamente gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali

leggeri nuovi alla effettiva realizzazione di un'adeguata infrastruttura di ricarica dei combustibili alternativi sul territorio dell'Unione europea;

2) si preveda, anche oltre il 2030, la possibilità riconosciuta ai costruttori di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10.000 e a 22.000 unità, di presentare una domanda di deroga rispetto agli obiettivi specifici per le emissioni;

e con le seguenti osservazioni:

a) appare opportuna una valutazione dell'impatto degli obiettivi e delle misure proposti, in considerazione del conflitto in corso in Ucraina e delle ricadute nel settore dell'energia, al fine di coniugare debitamente la salvaguardia ambientale con la riduzione dei possibili impatti a livello sociale, economico e produttivo;

b) occorre diversificare gli obiettivi di prestazione richiesti per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri di nuova produzione, tenuto conto delle diverse caratteristiche tecniche di questi ultimi, valutando la possibilità di fissare *target* e scadenze temporali diversi per le due categorie, nonché una maggiore gradualità nell'introduzione dei *target* di riduzione stessi;

c) si valuti l'opportunità di introdurre meccanismi che consentano ai produttori di far valere l'utilizzo di carburanti rinnovabili, ai fini del rispetto del proprio obiettivo di riduzione delle emissioni;

d) è necessario accompagnare la trasformazione del settore automobilistico con iniziative per rafforzare le capacità di ricerca e innovazione, nonché con politiche del lavoro e una solida strategia industriale per la riconversione del settore.