XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

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) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956. COM(2023) 88 final (Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà) (<i>Esame e rinvio</i>)	118
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

DL 25/2023: Disposizioni urgenti in materia di emissioni e circolazione di determinati strumenti finanziari in forma digitale e di semplificazione della sperimentazione FinTech. C. 1115 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	122
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	125

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Fortinet, nell'ambito dell'esame della Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio «La politica di ciberdifesa dell'UE» (JOIN(2022)49 final)	124
--	-----

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 2 maggio 2023. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 14.10.

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.

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Stefano CANDIANI (LEGA), *relatore*, sottolinea che la proposta di regolamento all'esame della Commissione 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 prevede la riduzione delle emissioni del 15 per cento entro il 2025 e del 30 per cento entro il 2030; pur non essendo state ancora raggiunte tali scadenze, la sua revisione è ritenuta necessaria dalla Commissione europea per allinearla agli obiettivi in materia di clima e inquinamento zero fissati per il 2030 e il 2050 nonché alla riduzione della dipen-

denza energetica dell'UE, nella prospettiva delineata dal *Green Deal* e dal pacchetto « Pronti per il 55 per cento ».

In sostanza, la proposta in esame mira a rendere più rigorosi i livelli emissivi relativamente a camion (di oltre 5 tonnellate), autobus urbani e pullman a lunga percorrenza (di oltre 7,5 tonnellate) nonché rimorchi (veicoli trainati da veicoli a motore), in modo da ottenere una riduzione delle emissioni sino al 90 per cento nel 2040.

A questo scopo la proposta prevede l'introduzione graduale di livelli di emissioni di CO₂ più rigorosi per quasi tutti i veicoli pesanti nuovi con emissioni di CO₂ certificate con la seguente tempistica di riduzione:

15 per cento (per alcuni sottogruppi) dal 2025 al 2029;

45 per cento a partire dal 2030;

65 per cento a partire dal 2035;

90 per cento a partire dal 2040.

Gli autobus urbani nuovi circolanti nelle città dovrebbero essere a emissioni zero a partire dal 2030. Gli Stati membri possono decidere di escludere da tale obbligo una quota limitata di veicoli confermando che la destinazione d'uso del veicolo non può essere assicurata da un veicolo a emissioni zero. La quota massima che gli Stati possono escludere dovrebbe essere definita dalla Commissione europea con successivi atti delegati.

Esenzioni sono previste per i veicoli:

prodotti da piccoli costruttori (fino a 100 veicoli nuovi l'anno);

utilizzati a fini minerari, forestali e agricoli;

progettati e costruiti per essere utilizzati dalle forze armate e veicoli cingolati;

progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai

servizi antincendio e dalle forze dell'ordine, o per erogazione di prestazioni mediche urgenti;

professionali, come i camion per rifiuti.

Nel 2029 sarebbe eliminato l'attuale sistema di incentivi per i veicoli a zero-basse emissioni.

Segnala che i veicoli di nuova immatricolazione dovrebbero sostituire i carburanti fossili con nuove tecnologie a zero emissioni: le batterie, le celle a combustibile e l'idrogeno, che dovrebbero essere utilizzate sia sulle brevi distanze dei trasporti urbani fino ai camion a lunga percorrenza. Dopo il 2040 l'obiettivo di riduzione delle emissioni è del 90 per cento (e non del 100 per cento) per consentire la circolazione di alcuni veicoli pesanti non a emissioni zero in grado di spostarsi in condizioni difficili.

Fa presente che, con queste nuove previsioni, la Commissione afferma di perseguire tre obiettivi specifici. Il primo è quello di ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in modo efficiente sotto il profilo dei costi, anche tenendo presenti i tempi del rinnovo del parco veicoli.

Al riguardo, la Commissione europea osserva che il trasporto su strada continua a rappresentare una quota significativa delle emissioni di tutti i principali inquinanti atmosferici; in particolare, è responsabile di un quinto delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE, con una tendenza all'aumento, e di un terzo dell'energia finale consumata nell'UE; inoltre, ai trasporti nel loro complesso sono attribuiti oltre due terzi di tutte le emissioni di ossidi di azoto (NO_x) e circa il 10 per cento o più delle emissioni totali di altri inquinanti.

Più specificamente, il settore dei veicoli pesanti è responsabile di oltre un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE e di oltre il 6 per cento delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Nel 2019 le emissioni di gas a effetto serra dei veicoli pesanti superavano del 44 per cento e del 37 per cento le emissioni totali prodotte

rispettivamente dal trasporto aereo e marittimo.

Secondo la Commissione, l'aumento dei veicoli a emissioni zero e l'applicazione dei livelli emissivi più rigorosi agli autobus urbani, dovrebbe pertanto contribuire al miglioramento della qualità dell'aria, in coerenza con il piano d'azione per l'inquinamento zero.

Il secondo obiettivo della proposta in esame è quello di apportare a operatori e utenti europei dei trasporti, prevalentemente PMI, i benefici derivanti dalla maggiore diffusione di veicoli più efficienti sotto il profilo energetico. Secondo la Commissione, livelli più rigorosi dovrebbero indurre i costruttori ad aumentare l'offerta di veicoli a emissioni zero, che dovrebbero diventare più accessibili e in grado di offrire risparmi energetici.

Strettamente connesso è il terzo obiettivo, volto a consolidare la leadership dell'industria dell'UE nel settore delle tecnologie per la mobilità a zero emissioni.

Con riferimento a questi due obiettivi, rileva che la Commissione europea riconosce preliminarmente che l'industria automobilistica, rappresentando oltre il 7 per cento del PIL ed impiegando 14,6 milioni di persone, direttamente o indirettamente, nei settori manifatturiero, delle vendite, della manutenzione, della costruzione e dei trasporti e servizi connessi, è un settore strategico per l'economia dell'Unione. Esso genera investimenti di ricerca e sviluppo pari a 60,9 miliardi di euro all'anno.

In tale contesto, i veicoli pesanti hanno una notevole rilevanza, con molti dei principali siti di produzione operanti nell'UE. Sebbene il numero di veicoli pesanti nuovi prodotti annualmente nell'UE, pari a circa 500.000 unità, sia sensibilmente inferiore al numero di autovetture, il valore aggiunto per unità prodotta è notevolmente più elevato.

Osserva che la valutazione d'impatto sottolinea che le misure contemplate nella proposta in esame consentirebbero all'industria europea di mantenere la leadership tecnologica nel settore della produzione dei veicoli pesanti, il quale ha tradizionalmente aperto la strada agli sviluppi tecno-

logici per i motori a combustione interna. Ne sarebbe dimostrazione il fatto che gli autocarri nuovi nell'UE hanno un consumo medio di carburante inferiore rispetto ai veicoli equivalenti in altre regioni del mondo. Inoltre, il 50 per cento degli autocarri pesanti statunitensi si basa sulla tecnologia sviluppata nell'UE da fabbriche locali gestite dai principali produttori o dalle loro filiali nell'UE. Infine, la medesima valutazione osserva che 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.

Alla luce del contesto sopra richiamato, la Commissione europea ritiene estremamente vantaggioso il rapporto tra i costi e i vantaggi economici della nuova proposta. Voglio richiamare alcuni dati che considero essenziali ai fini della valutazione della conformità della proposta con i principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Con riguardo ai vantaggi ambientali, fa presente che, secondo la Commissione, le riduzioni cumulative delle emissioni (allo scarico) previste tra il 2031 e il 2050 sarebbero pari al 35-48 per cento per i veicoli pesanti a motore rispetto allo scenario di riferimento e a un ulteriore 1,4 per cento per i rimorchi a partire dal 2031 rispetto allo scenario medio. Le norme in materia di veicoli pesanti contribuirebbero alla riduzione degli inquinanti atmosferici di circa il 7-17 per cento nel 2035, il 15-38 per cento nel 2040 e il 66-80 per cento nel 2050, rispetto allo scenario di riferimento.

La proposta consentirebbe anche vantaggi economici consistenti in risparmi netti medi sul costo totale di proprietà per gli utenti: stimati per il primo utente in una forbice tra 6.000-9.800, 17.400-25.800 e 29.100-47.000 euro a veicolo rispettivamente per il 2030, il 2035 e il 2040.

I benefici sociali riferiti alla durata di vita dei veicoli sono stimati a 2.400-6.300, 18.300-31.900 e 33.700-59.800 euro a veicolo rispettivamente per il 2030, il 2035 e il 2040.

Tra il 2031 e il 2050 il consumo di energia finale dei veicoli pesanti a motore diminuirebbe dell'11-19 per cento rispetto

allo scenario di riferimento. I risparmi di combustibili fossili (principalmente diesel) sarebbero nell'ordine di 215-281 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (Mtep), contribuendo a ridurre la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili per 150-200 miliardi di euro.

Con riguardo all'occupazione, la Commissione si attende un aumento, non quantificato, dei posti di lavoro netti già nel 2030, e più sostenuto nel 2040 e nel 2050. Analogamente, ritiene che il PIL potrebbe crescere entro il 2040 di una percentuale compresa tra lo 0,06 per cento e lo 0,11 per cento.

In merito ai costi, ricorda che si prevede un aumento per i costruttori di veicoli pesanti, dovuto all'introduzione di tecnologie supplementari nei veicoli nuovi per conseguire gli obiettivi più rigorosi in materia di CO₂. La Commissione europea li quantifica in 3.400-9.700, 5.300-11.800 e 6.500-13.100 euro a veicolo rispettivamente per il 2030, il 2035 e il 2040. Quanto agli investimenti richiesti ai costruttori, questi sono stimati in circa 4,9-8,7 miliardi di euro l'anno, tra il 2031 e il 2050. I costi supplementari per rimorchio o semirimorchio medio sarebbero pari a 2.500-5.250 euro per unità rispetto allo scenario di riferimento del 2020.

Passando alla verifica della coerenza della proposta con i principi in materia di riparto di competenze tra UE e Stati membri previsti dai Trattati, evidenzia anzitutto la correttezza della base giuridica addotta dalla Commissione europea a fondamento della proposta, vale a dire l'articolo 192, paragrafo 1. In base a questa disposizione, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi – stabiliti dall'articolo 191 – in materia ambientale.

Con riguardo alla conformità al principio di sussidiarietà, la Commissione europea sottolinea che l'innalzamento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra stabiliti, come accennato, dal *Green Deal* e dal regolamento per il clima rende un'azione più incisiva dell'UE per

garantire un contributo sufficientemente elevato del settore del trasporto su strada.

In considerazione sia dell'impatto transfrontaliero del cambiamento climatico e dell'esigenza di salvaguardare il mercato unico, iniziative a livello nazionale, regionale e locale non potrebbero costituire una risposta sufficiente od ottimale, traducendosi in un rischio di frammentazione del mercato interno a causa della diversità dei sistemi nazionali, dei diversi livelli di ambizione e dei diversi parametri di progettazione. Da soli, i singoli Stati membri rappresenterebbero inoltre un mercato troppo piccolo per creare le economie di scala necessarie a stimolare l'industria all'innovazione.

Il valore aggiunto della proposta, ad avviso della Commissione europea, risiederebbe dunque nei vantaggi che essa offrirebbe a produttori, fornitori di componenti e consumatori garantendo un mercato stabile nonché la certezza normativa essenziali per i cospicui investimenti di capitale necessari alla diffusione di veicoli a emissioni zero.

Con riguardo al principio di proporzionalità, la Commissione europea ritiene che la sua proposta non vada al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi climatici in modo efficace sotto il profilo dei costi.

Evidenzia come questa affermazione appaia tuttavia non adeguata motivata alla luce dei rilievi formulati dal Governo, nella relazione trasmessa alle Camere ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, e da diversi portatori di interessi.

Precisa inoltre che la relazione del Governo, pur dichiarando di ritenere la proposta coerente con il principio di proporzionalità, formula in realtà diversi rilievi che prospettano criticità sotto tale profilo.

In particolare, considerati condivisibili gli obiettivi ultimi della proposta, ritiene indispensabile coniugare la salvaguardia ambientale con il minimo impatto a livello sociale, economico e produttivo. In questa chiave, valuta estremamente sfidanti per i costruttori gli obiettivi proposti, in particolare modo per il 2030, alla luce dell'at-

tuale sviluppo tecnologico e tasso di realizzazione della infrastruttura.

Inoltre, la relazione del Governo pone l'accento sui rilevanti investimenti richiesti ai produttori per rinnovare il parco tecnologico delle proprie flotte coerentemente con tali obiettivi e sulla necessaria accelerazione dell'adeguamento della filiera industriale che comporterebbe la nascita o la riconversione di nuovi insediamenti produttivi e la formazione o l'aggiornamento di nuovi profili professionali, oltre all'impatto atteso nel settore della produzione e distribuzione dei carburanti tradizionali, e nelle filiere dei biocombustibili avanzati.

Precisa altresì che le associazioni rappresentative di produttori e operatori del settore ritengono molte misure della proposta sproporzionate, a fronte del limitato volume di gas ad effetto serra prodotto dai veicoli pesanti, che, secondo i dati della stessa Commissione europea costituisce solo il 6 per cento delle emissioni complessive a livello dell'UE.

In particolare, i nuovi obiettivi richiederebbero un livello di produzione dei veicoli a basse emissioni e di diffusione dell'infrastruttura di ricarica ancora lontani dall'essere raggiunti; inoltre, l'esistenza di un significativo *gap* infrastrutturale, renderebbe, anche a fronte di investimenti significativi, non sufficiente il numero dei veicoli a basse emissioni e dei punti di ricarica.

Alla luce di queste considerazioni ritiene necessario operare una valutazione approfondita della conformità della proposta al principio di proporzionalità ed eventualmente anche a quello di sussidiarietà, con particolare riferimento al valore aggiunto delle nuove misure previste.

Tenendo conto che il termine per la verifica di sussidiarietà scade il 22 maggio prossimo e che pertanto la Commissione dovrebbe pronunciarsi entro il 16 maggio, propone, per una migliore istruttoria sulla proposta di regolamento, di svolgere un breve ciclo di audizioni di rappresentanti istituzionali e degli operatori del settore.

Isabella DE MONTE (A-IV-RE) esprime condivisione per la richiesta di un breve ciclo conoscitivo espressa dall'on. Candiani,

sottolineando come l'industria degli automezzi pesanti abbia raggiunto notevoli standard di sostenibilità ambientale.

Piero DE LUCA (PD-IDP) si associa alle proposte dei colleghi.

Elisa SCUTELLÀ (M5S) condivide gli orientamenti espressi dagli onn. Candiani e De Monte.

Lucrezia Maria Benedetta MANTOVANI (FDI) si associa alle proposte espresse dai colleghi che l'hanno preceduta.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, accoglie la proposta di svolgere un breve ciclo di audizione in relazione alla proposta di regolamento, ai fini di una migliore istruttoria che consenta pienamente di vagliarne i profili problematici da parte della Commissione.

La seduta termina alle 14.30.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 2 maggio 2023. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 14.30.

DL 25/2023: Disposizioni urgenti in materia di emissioni e circolazione di determinati strumenti finanziari in forma digitale e di semplificazione della sperimentazione FinTech.

C. 1115 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla VI Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Gianfranco ROTONDI (FDI), *relatore*, fa presente che il provvedimento mira ad introdurre misure di adeguamento dell'ordinamento nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2022/858 ed a semplificare la sperimentazione di strumenti finanziari in forma digitale e dell'attività di tecnologia *FinTech*.

Rileva che il regolamento comunitario richiamato ha introdotto un regime pilota triennale per le infrastrutture di mercato basate su tecnologie a registro distribuito (*Distributed Ledger Technologies* o DLT), tra le quali rientra per esempio la tecnologia *blockchain*.

L'articolo 18 del regolamento, in particolare, introduce nella definizione di « strumento finanziario » della direttiva Mifid II (2014/65/UE) anche gli strumenti emessi mediante tecnologia DLT e stabilisce che gli Stati membri vi si debbano conformare entro il 23 marzo 2023.

La Commissione europea, nell'ambito della propria attività di verifica della corretta trasposizione della normativa europea, con lettera amministrativa Ares (2023)1125161, del 16 febbraio 2023, ha già comunicato alla nostra Rappresentanza permanente la necessità di trasposizione del citato articolo 18 del regolamento n. 858.

In tal senso, sottolinea come il decreto-legge in esame si pone come provvedimento speciale volto a dare attuazione a disposizioni non direttamente applicabili dell'Unione europea mediante uno strumento normativo diverso dalla legge europea di cui dalla legge n. 234 del 2012.

Il provvedimento, approvato con modificazioni dal Senato il 26 aprile scorso, si compone di nove capi. L'articolo 1, sulle definizioni, espone le definizioni rilevanti per l'adeguamento dei mercati degli strumenti finanziari al nuovo regime pilota per le infrastrutture di mercato basate sulla tecnologia a registro distribuito. Inoltre, contiene alcune definizioni innovative rispetto alla disciplina del Testo unico bancario (decreto legislativo n. 385 del 1993) e del Testo unico della finanza (decreto legislativo n. 58 del 1998). Tra le altre, per « forma digitale », s'intende la circostanza che taluni strumenti finanziari esistono soltanto come scritturazioni in un registro per la circolazione digitale.

L'articolo 2 fissa l'ambito di applicazione del nuovo regime di emissione e di circolazione in forma digitale, individuando i pertinenti strumenti finanziari e lasciando fermi i limiti quantitativi previsti dalla normativa europea: *a)* azioni; *b)* obbligazioni;

c) titoli di debito emessi da società a responsabilità limitata; *d)* ulteriori titoli di debito la cui emissione è consentita ai sensi dell'ordinamento italiano nonché ai titoli di debito regolati dal diritto italiano emessi da emittenti diversi dagli emittenti italiani; *e)* ricevute di deposito relative ad obbligazioni e ad altri titoli di debito di emittenti non domiciliati emesse da emittenti italiani; *f)* strumenti del mercato monetario regolati dal diritto italiano; *g)* azioni o quote di organismi di investimento collettivo del risparmio italiani; *h)* ulteriori strumenti individuati ai sensi dell'articolo 28, comma 2, lettera *b)*, ovvero ulteriori strumenti, individuati dalla CONSOB, d'intesa con la Banca d'Italia, che gli emittenti possono assoggettare alla disciplina in esame, anche in deroga alle disposizioni vigenti relative al regime di forma e circolazione di tali strumenti.

Il Capo II (articoli 3-17) reca disposizioni comuni per l'emissione e circolazione in forma digitale. In particolare l'articolo 3 disciplina l'emissione e il trasferimento degli strumenti finanziari digitali, prevedendo che siano eseguiti attraverso scritturazioni su un registro per la circolazione digitale. L'articolo 5 disciplina gli effetti della scritturazione su registro con particolare riferimento alla legittimazione all'uso degli strumenti finanziari digitali e alle pretese di terzi.

Osserva che l'articolo 8 individua le condizioni da cui discende la legittimazione al pagamento di dividendi e interessi e al rimborso del capitale. L'articolo 12 interviene in materia di emissione in forma digitale degli strumenti finanziari, al fine di disciplinare le modalità di pubblicazione in forma elettronica, anche tramite il registro per la circolazione digitale, delle informazioni.

Il Capo III (articoli 18-26-*bis*) concerne gli strumenti finanziari digitali non scritturati presso un sistema di negoziazione o regolamento con tecnologia a registro distribuito (*DLT TSS Trading and Settlement System*) o un sistema di regolamento con tecnologia a registro distribuito (*DLT SS Settlement System*).

Il Capo IV (articoli 27-28) reca la disciplina della vigilanza sulla disciplina dell'emissione e della circolazione in forma digitale, mentre il Capo IV reca disposizioni relative all'applicazione del regolamento (UE) 858/2022.

In particolare, l'articolo 27, comma 1, affida alla CONSOB ed alla Banca d'Italia la vigilanza sul rispetto degli obblighi e requisiti applicabili ai responsabili del registro. La Consob è competente per quanto riguarda l'osservanza degli obblighi degli emittenti in materia di emissione in forma digitale, la trasparenza, l'ordinata prestazione dell'attività di responsabile del registro e la tutela degli investitori; mentre la Banca d'Italia è competente per quanto riguarda la stabilità e il contenimento del rischio. L'articolo 29, comma 1, indica la Consob e la Banca d'Italia quali autorità competenti ai sensi del regolamento (UE) 858/2022.

Il Capo V, composto dal solo articolo 29, prevede le sanzioni. In particolare, l'articolo 30 prevede sanzioni amministrative per la violazione delle norme del decreto in conversione e delle relative disposizioni attuative (commi 1 e 3).

Il Capo VI, costituito dall'art. 30, riguarda le modifiche al Testo Unico della Finanza e le disposizioni finali.

Il Capo VII, sulla semplificazione della sperimentazione FinTech, prevede all'articolo 33 che lo svolgimento, nell'ambito della sperimentazione FinTech (di cui all'articolo 36 del decreto-legge n. 34 del 2019) e nel

rispetto dei limiti stabiliti dai provvedimenti di ammissione, di attività che rientrano nella nozione di servizi e attività di investimento non implica l'esercizio a titolo abituale di attività riservate e, pertanto, non necessita del rilascio di autorizzazioni.

Il Capo VIII concerne le disposizioni finanziarie e finali.

Poiché il provvedimento non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, annuncia la presentazione di una proposta di parere favorevole, di cui dà lettura (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo d'intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dall'on. Rotondi.

La seduta termina alle 14.35.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 2 maggio 2023.

Audizione di rappresentanti di Fortinet, nell'ambito dell'esame della Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio «La politica di ciberdifesa dell'UE» (JOIN(2022)49 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.35 alle 15.10.

ALLEGATO

DL 25/2023: Disposizioni urgenti in materia di emissioni e circolazione di determinati strumenti finanziari in forma digitale e di semplificazione della sperimentazione FinTech. C. 1115 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge in titolo, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 marzo 2023, n. 25, recante disposizioni urgenti in materia di emissioni e circolazione di determinati strumenti finanziari in forma digitale e di semplificazione della sperimentazione FinTech;

considerato, in particolare, che il regolamento (UE) 2022/858, ha introdotto un regime pilota per le infrastrutture di mercato basate su tecnologie a registro distribuito (*Distributed Ledger Technologies* o DLT);

attesto che, a tale fine, il richiamato regolamento modifica i regolamenti (UE) n. 600/2014 (MiFIR, sui mercati degli strumenti finanziari) e (UE) n. 909/2014 (relativo al miglioramento del regolamento titoli nell'Unione europea e ai depositari centrali) e la direttiva 2014/65/UE (MiFID II, anch'essa riguardante i mercati degli strumenti finanziari);

ritenuto altresì che l'articolo 18 del regolamento ha previsto che gli Stati membri adottino e pubblichino, entro il 23 marzo 2023, le disposizioni necessarie per conformarsi alla modifica dell'articolo 4, paragrafo 1, punto 15, della direttiva MiFID II che introduce una nuova definizione di strumento finanziario, al fine di includervi gli strumenti emessi mediante tecnologia a registro distribuito;

rilevato che l'intervento proposto si configura come uno strumento normativo diverso dalla ordinaria legge europea di cui dalla legge n. 234 del 2012, volto a dare attuazione a disposizioni non direttamente applicabili dell'Unione europea, stabilite dal regolamento (UE) 2022/858;

valutato che il provvedimento non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.