

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 132/2021: Misure urgenti in materia di giustizia e di difesa, nonché proroghe in tema di <i>referendum</i> , assegno temporaneo e IRAP. C. 3298 Governo (Parere alla I Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	266
--	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Atto n. 278 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	268
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	270
ERRATA CORRIGE	269

SEDE CONSULTIVA

Martedì 12 ottobre 2021. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 14.

DL 132/2021: Misure urgenti in materia di giustizia e di difesa, nonché proroghe in tema di *referendum*, assegno temporaneo e IRAP.

C. 3298 Governo.

(Parere alla I Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Sergio BATTELLI, presidente, sostituendo il relatore Filippo Scerra, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, ricorda che la Commissione è chiamata a esaminare, ai fini del parere da rendere alla I Commissione, il disegno di legge di conver-

sione del decreto-legge 30 settembre 2021, n. 132, recante misure urgenti in materia di giustizia e di difesa, nonché proroghe in tema di *referendum*, assegno temporaneo e IRAP.

Evidenzia che, come si evince dallo stesso titolo del provvedimento in esame, esso reca disposizioni dal contenuto eterogeneo, solo due delle quali investono le competenze della Commissione: l'articolo 1, in materia di accesso ai dati relativi al traffico telefonico, e l'articolo 5, in materia di proroga di termini dei versamenti IRAP connessi all'errata applicazione dei limiti e delle condizioni previsti dal « Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato » adottato in sede europea in ragione dell'emergenza pandemica.

L'articolo 1, in particolare, reca un intervento normativo determinato dall'esigenza di dare urgente seguito ad una sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 2 marzo 2021 (causa C-746/18), modificando a tal fine l'articolo 132 del Codice della *privacy*, che disciplina i tempi

di conservazione obbligatoria da parte dei fornitori di servizi di comunicazione elettronica dei dati relativi al traffico telefonico, telematico e delle chiamate senza risposta per finalità di accertamento e repressione di reati. La modifica è diretta a circoscrivere l'accesso ai dati di traffico telefonico e telematico a fini di indagine penale, consentendolo solo nei casi di gravi o specifici reati e richiedendo sempre, a fronte di una richiesta del pubblico ministero, la convalida da parte del giudice.

La richiamata sentenza della Corte di Giustizia ha affermato, infatti, il principio secondo cui l'accesso, per fini penali, ad un insieme di dati di comunicazioni elettroniche relativi al traffico o all'ubicazione, che permettano di trarre precise conclusioni sulla vita privata, è autorizzato soltanto allo scopo di lottare contro gravi forme di criminalità o di prevenire gravi minacce alla sicurezza pubblica e può essere autorizzato solo a seguito di un controllo preventivo dei presupposti effettuato o da un giudice o da un'entità amministrativa indipendente (diversa dall'autorità che chiede l'accesso ai dati).

In particolare, ricorda che la domanda di pronuncia pregiudiziale – per un caso sorto in Estonia, dove un imputato era stato condannato sulla base di una copiosa raccolta di dati personali generati nel quadro della fornitura di servizi di comunicazioni elettroniche – verteva sull'interpretazione dell'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche, come modificata dalla direttiva 2009/136/CE), letto alla luce degli articoli 7, 8 e 11 nonché dell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

In proposito, la Corte di Giustizia, ha statuito che il citato articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2002/58/CE, deve essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa nazionale la quale consenta l'accesso di autorità pubbliche ad un insieme

di dati relativi al traffico o di dati relativi all'ubicazione, idonei a fornire informazioni sulle comunicazioni effettuate da un utente di un mezzo di comunicazione elettronica o sull'ubicazione delle apparecchiature terminali da costui utilizzate e a permettere di trarre precise conclusioni sulla sua vita privata, per finalità di prevenzione, ricerca, accertamento e perseguimento di reati, senza che tale accesso sia circoscritto a procedure aventi per scopo «la lotta contro le forme gravi di criminalità o la prevenzione di gravi minacce alla sicurezza pubblica», e ciò indipendentemente dalla durata del periodo per il quale l'accesso ai dati suddetti viene richiesto, nonché dalla quantità o dalla natura dei dati disponibili per tale periodo. Il medesimo articolo della direttiva deve inoltre essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa nazionale la quale renda il pubblico ministero competente ad autorizzare l'accesso di un'autorità pubblica ai dati relativi al traffico e ai dati relativi all'ubicazione ai fini di un'istruttoria penale, atteso che secondo la Corte è essenziale che l'accesso delle autorità nazionali ai dati conservati sia subordinato ad un controllo preventivo effettuato o da un giudice o da un'entità amministrativa indipendente.

Rileva quindi che la normativa nazionale, di cui al citato articolo 132 del Codice della *privacy*, non è parsa conforme al primo principio enunciato dalla Corte di Giustizia, posto che consentiva l'accesso ai dati di traffico a fini di indagine per qualsiasi ipotesi di reato. Inoltre, dubbi sono sorti anche in relazione alla conformità con l'ordinamento UE della possibilità di acquisizione dei dati a seguito di semplice richiesta del pubblico ministero, senza il vaglio del giudice.

Conseguentemente, il decreto-legge in esame interviene sull'articolo 132, comma 3, del predetto Codice consentendo l'accesso ai dati di traffico nell'ambito di indagini penali solo per reati per i quali la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione non inferiore nel massimo a 3 anni, nonché per i reati di minaccia, di molestia o di disturbo alle persone con il mezzo del telefono, «quando la minaccia,

la molestia e il disturbo sono gravi ». Ulteriori presupposti per l'acquisizione dei dati di traffico sono costituiti dalla previa acquisizione, da parte dell'autorità inquirente, di « sufficienti indizi » e la « rilevanza » dei dati di traffico ai fini della prosecuzione delle indagini.

Con riferimento alla procedura per l'acquisizione dei dati, fa presente che l'articolo 132, comma 3, prevede che essi possano essere acquisiti presso il fornitore, entro i termini di conservazione previsti, con decreto motivato del giudice, su richiesta del PM o istanza del difensore dell'indagato, della persona offesa o di un'altra parte. Viene in proposito eliminata la possibilità di richiedere l'accesso ai dati, direttamente al fornitore, da parte dei difensori in relazione alle utenze dei propri assistiti; anche in questo caso, infatti, la richiesta dovrà essere vagliata dal giudice. Con riferimento ai casi di urgenza, quando il ritardo nell'acquisizione dei dati possa provocare un grave pregiudizio alle indagini, l'articolo 132, comma 3-bis, introdotto dalla norma in esame, prevede che il PM possa acquisire direttamente i dati, con proprio decreto motivato, che dovrà essere comunicato entro 48 ore al giudice affinché egli lo convalidi nelle successive 48 ore con un proprio decreto motivato.

Ricorda infine che la disciplina della fattispecie di acquisizione del traffico dati differisce da quella prevista in relazione alla più invasiva fattispecie delle intercettazioni, essendo quest'ultima consentita esclusivamente in caso reati che comportino una pena non inferiore a 5 anni, ed essendo inoltre richiesto il requisito più penetrante dei « gravi indizi di reato » – in luogo dei « sufficienti indizi » previsti per l'acquisizione dei dati del traffico telefonico –, e che il mezzo di prova sia « assolutamente indispensabile ai fini della prosecuzione delle indagini » (contro il requisito di « rilevanza » del mezzo richiesto dalle norme in esame).

Passando all'articolo 5, evidenzia che esso proroga dal 30 settembre al 30 novembre 2021 il termine per il versamento, senza sanzioni e interessi, dell'IRAP non versata e sospesa ai sensi dell'articolo 24

del decreto-legge n. 34 del 2020 (c.d. Rilancio), in caso di errata applicazione delle disposizioni relative alla determinazione dei limiti e delle condizioni previsti dalla Comunicazione della Commissione europea sul « Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19 ».

In merito alle restanti disposizioni del provvedimento in esame, che non investono le competenze della Commissione, ricorda brevemente che l'articolo 2 modifica i presupposti per la nomina a Capo di stato maggiore della Difesa; l'articolo 3 proroga alcuni termini in materia di richieste di referendum annunciate tra il 15 giugno e il 30 settembre 2021; l'articolo 4 proroga un termine per le domande di assegno temporaneo per i figli minori, finalizzate al riconoscimento degli arretrati; gli articoli 6 e 7 prevedono infine la clausola di invarianza finanziaria e l'entrata in vigore del provvedimento.

In conclusione, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.10.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 12 ottobre 2021. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 14.10.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Atto n. 278.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 6 ottobre 2021.

Sergio BATTELLI, *presidente*, illustra la proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato*) formulata dal relatore Scerra, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna.

Emanuela ROSSINI (MISTO-MIN.LING.), nell'anticipare il proprio orientamento favorevole, esprime in particolare apprezzamento per l'inclusione, tra le osservazioni incluse nel parere, di un invito al Governo a valutare le specificità dei territori montani e la conseguente opportunità di prevedere per gli stessi misure derogatorie rispetto agli obiettivi minimi per gli appalti pubblici relativi ai veicoli puliti leggeri e pesanti, conformi alla tabella 2, destinati a missioni particolarmente gravose.

Si esprime inoltre favorevolmente in merito all'osservazione volta a invitare il Governo a improntare ad un approccio olistico le procedure per la valutazione dell'impronta energetica e ambientale dei prodotti, in modo da considerare l'intero ciclo di vita degli stessi, dal *design* in fase di progettazione al loro o allo loro smaltimento finale. Osserva che tale approccio va seguito in tutti i settori, mediante opportune modifiche al codice degli appalti volte ad adeguare le procedure previste al fine di agevolare e incentivare l'adozione di parametri di *performance* ambientali ed energetici ispirati al principio del *Life Cycle Assessment* (LCA).

Alessandro GIGLIO VIGNA (LEGA), nel condividere le osservazioni formulate dalla deputata Rossini, sottolinea la necessità che il Governo mostri una particolare attenzione per gli enti locali. Ricorda in proposito un recente studio del Comitato europeo delle regioni riferito agli effetti finanziari della pandemia per gli enti locali europei. In tale studio è stato evidenziato che le regioni e i comuni italiani hanno registrato un impatto finanziario negativo valutabile in circa 23 miliardi, tra contributi erogati e minori tributi riscossi. Osserva quindi che anche nel settore ambientale occorre sostenere gli sforzi delle municipalità.

Esprime infine apprezzamento per l'osservazione, contenuta nel parere, riferita alla necessità di riservare una particolare attenzione ai comuni della montagna, nonché per la segnalazione formulata in merito all'opportunità di formulare le politiche ambientali con riferimento all'intero ciclo di vita dei veicoli, ricordando in proposito che nel nostro Paese si sono a volte intraprese politiche ambientali suscettibili, a suo avviso, di produrre più danni che vantaggi. Preannuncia quindi il suo voto favorevole sulla proposta di parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni posta in votazione.

La seduta termina alle 14.20.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 656 del 14 settembre 2021, a pagina 245, seconda colonna, ventinovesima riga, le parole: « Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali » sono sostituite dalle seguenti: « Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/770 relativa a determinati aspetti dei contratti di fornitura di contenuto digitale e di servizi digitali ».

A pagina 249, seconda colonna, ventiduesima riga, le parole: « Schema di decreto legislativo recante disposizioni per il compiuto adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni della direttiva (UE) 2016/343 sul rafforzamento di alcuni aspetti della presunzione di innocenza e del diritto di presenziare al processo nei procedimenti penali » sono sostituite dalle seguenti: « Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada ».

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (Atto n. 278).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;

premesso che:

nel 2015 la Commissione europea ha effettuato una valutazione *ex post* della direttiva 2009/33/CE, concludendo che la stessa non ha dato l'impulso sperato alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato dell'Unione. Tale valutazione ha rilevato che l'impatto di tale direttiva è stato molto limitato principalmente sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici. L'obiettivo delle modifiche apportate dalla nuova direttiva (UE) 2019/1161 è quello di ridurre drasticamente le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana e l'ambiente causate dai trasporti. Tale obiettivo è perseguibile attraverso una serie di iniziative strategiche, tra cui misure che promuovano un trasferimento modale verso il trasporto pubblico e l'uso degli appalti pubblici per promuovere i veicoli puliti;

la direttiva (UE) 2019/1161, il cui termine di recepimento è scaduto il 2 agosto 2021, è volta dunque a promuovere soluzioni per la mobilità pulita negli appalti pubblici, offrendo una base per stimolare la domanda e l'ulteriore diffusione di soluzioni in questo settore. A tal fine essa apporta una serie di modifiche alla precedente direttiva 2009/33/CE che prevedono, tra l'altro, l'obbligo per gli Stati membri di assicurare che le amministrazioni e gli enti aggiudicatori ten-

gano conto dell'impatto energetico e ambientale negli appalti pubblici relativamente ad alcuni veicoli adibiti a trasporto su strada. Per evitare di imporre un onere sproporzionato alle autorità pubbliche e agli operatori viene anche previsto un nuovo articolo sulle « esenzioni » che concede agli Stati membri la possibilità di esentare dagli obblighi previsti della direttiva gli appalti di alcuni veicoli con caratteristiche specifiche. Sono inoltre inseriti nel suo ambito di applicazione anche i contratti per i veicoli utilizzati per servizi di ordine pubblico;

la direttiva definisce altresì obiettivi minimi per gli appalti pubblici di veicoli puliti leggeri e pesanti da conseguire in due periodi di riferimento che terminano al 2025 e al 2030. Per i singoli Stati membri vengono fissati obiettivi diversificati e ad essi è lasciata la facoltà di applicare obiettivi nazionali o requisiti più rigorosi. Gli Stati membri sono comunque tenuti a informare la Commissione europea sulle misure adottate per dare attuazione alla direttiva entro il 2 agosto 2022 e a presentare una relazione in merito entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni; la Commissione europea è invece chiamata a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione entro il 18 aprile 2027 e poi ogni tre anni, nonché a riesaminare la direttiva entro il 31 dicembre 2027;

considerato che:

lo schema di decreto legislativo, imponendo per le pubbliche amministrazioni degli obblighi nell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico, deve determinare le condizioni affinché gli appalti pubblici sia per i con-

tratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate dei veicoli, sia per i contratti di servizio, siano efficaci e garantiscano la concorrenza;

nei prossimi anni, in ragione degli obiettivi previsti dal Regolamento (UE) 2019/631 del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, fissando stringenti obiettivi di contenimento delle emissioni in capo ai produttori *automotive*, continuerà a crescere l'offerta di autovetture e veicoli commerciali leggeri alimentati con energia elettrica e debutteranno quelli ad idrogeno;

in tale contesto la classificazione dei veicoli adibiti al trasporto su strada, in ordine all'impatto ambientale e al consumo energetico, basata sulle emissioni allo scarico dei gas climalteranti (CO₂ g/km) e all'emissione di inquinanti, è da ritenersi sempre meno adeguata alla luce della progressiva penetrazione delle auto elettrificate e, prossimamente, di quelle a idrogeno, che non hanno motori a combustione interna,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti il Governo l'opportunità di adoperarsi, in sede europea, affinché – per un efficace svolgimento delle gare di appalti pubblici e, segnatamente, allo scopo di aumentare il numero delle possibili offerte, onde elevare il livello della concorrenza – oltre ad autovetture e veicoli commerciali leggeri alimentati con energia elettrica (e idrogeno) sia prevista e garantita la partecipazione degli altri «veicoli puliti» che utilizzano combustibili alternativi *low carbon*, come definiti dall'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 257 del 2016, al di sotto di una soglia di emissioni inquinanti ritenuta adeguata ai fini degli obiettivi della direttiva;

b) valuti il Governo l'opportunità di adoperarsi, anche in sede europea, per as-

sicurare che la valutazione degli impatti energetico e ambientale dei veicoli adibiti al trasporto su strada possa essere certificata mediante l'adozione dei principi del *Life Cycle Assessment* (LCA) per la valutazione dell'impronta ambientale (emissioni di CO₂), in considerazione della necessità di valutare i reali impatti emissivi delle differenti alimentazioni delle auto, non solo con riferimento all'uso del veicolo, ma anche al suo processo di fabbricazione e al cosiddetto «fine vita» (produzione e smantellamento del veicolo e della batteria e riciclaggio dei materiali);

c) valuti il Governo l'opportunità, anche rendendosi parte attiva in sede europea, di rivedere al ribasso, ovvero di escludere dallo schema di decreto in titolo, gli obiettivi minimi degli appalti pubblici per quei veicoli leggeri e pesanti conformi alla tabella 2 destinati a missioni particolarmente gravose esclusivamente per le necessità di comuni montani;

d) in accordo con quanto previsto dalla direttiva 2019/1161/UE, si valuti l'opportunità di estendere l'ambito di applicazione dello schema di decreto legislativo ai seguenti contratti: contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatari hanno l'obbligo di applicare il codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016);

e) al fine di assicurare una migliore tutela ambientale e la riduzione del consumo di risorse naturali, in materia di trasporto pubblico locale per l'acquisto di mezzi *green* ad alimentazione elettrica, ad idrogeno ed a gas, si valuti, anche alla luce dei principi eurounitari, l'opportunità di adeguare il codice dei contratti pubblici prevedendo che le stazioni appaltanti inseriscano nella documentazione progettuale e di gara un criterio di priorità per l'offerta del partecipante i cui siti di produzione si trovino più prossimi ai luoghi di utilizzo dei mezzi, così da assicurare una riduzione delle emissioni dovute al trasporto ed alla distanza, nel rispetto del principio dell'impronta ecologica.