

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>Esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio</i>)	47
---	----

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 17 febbraio 2022. — Presidenza della presidente della IX Commissione, Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 14.45.

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.

(Esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Nicola PELLICANI (PD), *relatore per la VIII Commissione*, fa presente che la proposta di regolamento di cui oggi le Commissioni avviano l'esame è stata presentata dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 nell'ambito del pacchetto denominato

« Pronti per il 55 per cento ("Fit for 55 per cento") ».

Ricorda che il pacchetto nel suo complesso è volto ad allineare la normativa vigente in materia di clima, energia e trasporti al nuovo ambizioso obiettivo che l'Unione europea si è data con l'approvazione della normativa europea sul clima per diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050 e che consiste nella riduzione delle emissioni nette di gas ad effetto serra di almeno il 55 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Questo stesso traguardo costituisce anche il contributo dell'Unione europea e dei suoi Stati membri per l'attuazione dell'Accordo di Parigi.

Nel loro insieme le proposte della Commissione europea prospettano interventi profondamente trasformativi della società e dell'economia in un'ampia gamma di settori, incluso quello dei trasporti, e mirano a collocare l'Unione sul percorso verso la decarbonizzazione tracciato con il *Green Deal* europeo e a far sì che sia « pronta per il 55 per cento ».

Segnala che nella valutazione di impatto che accompagna la proposta di regolamento si sottolinea come il trasporto su strada rappresenta quasi il 20 per cento

delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE ed è aumentato in modo significativo dal 1990, con ripercussioni sulla qualità dell'aria delle nostre città.

Secondo i dati raccolti da Ispra, il trasporto su strada ha registrato nel 2019 rispetto al 1990 un incremento delle emissioni di gas serra del 3,9 per cento, rappresentando il 92,6 per cento delle emissioni di CO₂ dell'intero settore dei trasporti, che a sua volta incide per il 23,4 per cento sulle emissioni nazionali totali di CO₂ equivalente.

La proposta in esame era stata preannunciata dal *Green Deal* tra gli interventi necessari non solo per le positive ripercussioni attese sui fattori di cambiamento climatico ma anche sulla qualità dell'aria.

Inoltre, nella comunicazione della Commissione recante il Piano per l'obiettivo climatico 2030, i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri sono ritenuti un fattore fondamentale per la riduzione delle emissioni nel settore, al fine di garantire un parco veicoli moderni ed innovativi, comprese le auto elettriche.

Per tale ragione, la proposta di regolamento è volta a modificare il vigente 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, introducendo parametri e obiettivi più ambiziosi di quelli attuali. La normativa interessa le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, o furgoni.

Nel rinviare per una disamina più dettagliata dei contenuti della proposta di regolamento alla documentazione predisposta dagli uffici, fa presente che la Commissione europea propone di incrementare dal 2030 i livelli di riduzione delle emissioni di CO₂ e di prevedere dal 2035 l'immatricolazione solo di veicoli a emissioni zero.

In particolare, dal 1° gennaio 2030, dovrebbero applicarsi nuovi obiettivi espressi come diminuzioni percentuali rispetto al livello di emissioni del 2021. Per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, la proposta fissa un obiettivo pari a una riduzione del 55 per cento del livello del

2021, anziché del 37,5 per cento come attualmente previsto. Per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, l'obiettivo è pari a una riduzione del 50 per cento del livello nel 2021, anziché del 31 per cento come attualmente previsto.

A decorrere dal 1° gennaio 2035, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali nuovi, la riduzione delle emissioni, dovrà raggiungere il 100 per cento, sempre rispetto al *target* del 2021, prevedendo pertanto che da tale data tutte le autovetture e tutti i furgoni nuovi siano veicoli a emissioni zero.

Restano confermati i vigenti livelli-obiettivo fissati per il 2025, corrispondenti a una riduzione del 15 per cento dei livelli di emissione del 2021, i quali si applicherebbero, pertanto, dal 2025 al 2029.

I dati dell'Agenzia europea dell'Ambiente (pubblicati il 18 novembre 2021) evidenziano che, dopo un calo costante tra il 2010 e il 2016, le emissioni medie delle autovetture nuove sono tornate ad aumentare negli anni 2017, 2018 e 2019, mentre, secondo i dati provvisori, si registra invece nel 2020 un calo del 12 per cento rispetto al 2019 nelle emissioni medie delle autovetture di nuova immatricolazione (-1,5 per cento il dato relativo ai furgoni).

La proposta di regolamento, che è volta ad allineare la legislazione dell'Unione ai nuovi e più ambiziosi obiettivi climatici dell'UE, è complementare con altre misure del pacchetto all'esame della nostra Commissione, quali la modifica del regolamento sulla condivisione degli sforzi, (UE) 2018/842, in base al quale sono fissati *target* vincolanti per gli Stati membri di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, nonché la revisione del sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra (*Emission trading system* – EU ETS), il quale prevede la creazione dal 2025 di un sistema di scambio di quote di emissioni separato per il trasporto su strada. Sarà pertanto opportuno nel prosieguo dell'esame tenere conto anche dei profili delle altre proposte oggetto di esame e delle connessioni tra le varie innovazioni da esse introdotte, anche in vista dell'adozione di

un documento conclusivo in esito all'istruttoria.

Per quanto riguarda l'esame presso le istituzioni europee, segnala che la proposta di regolamento è attualmente in discussione presso la Commissione ENVI (ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare) del Parlamento europeo è che è stato presentato un progetto di relazione. La discussione dell'atto prosegue in Consiglio unitamente agli altri atti del pacchetto « Pronti per il 55 per cento », Come emerge da una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori presentata dalla Presidenza slovena (22 novembre 2021), la principale questione sollevata ha riguardato il ritmo della transizione verso veicoli a emissioni zero, vale a dire se la proposta della Commissione ha raggiunto il giusto equilibrio al riguardo ovvero se la transizione possa e debba avvenire più rapidamente o necessiti di più tempo. Il Consiglio Ambiente previsto per il prossimo 17 marzo dovrebbe fare il punto sullo stato dei lavori sulla proposta.

Luciano NOBILI (IV), *relatore per la IX Commissione*, osserva che la proposta della Commissione europea introduce una serie di modifiche al regolamento (UE) 2019/1631, che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, tutte connesse alla fissazione dei nuovi e più ambiziosi obiettivi che sono stati testé illustrati.

In particolare, si prevede la soppressione dal 2030 del meccanismo di incentivazione previsto per i produttori di veicoli a basse e a zero emissioni (*zero or low emissions*, ZLEV), che dovrebbe applicarsi pertanto fino al 2029. La Commissione europea ritiene che, dati gli obiettivi più rigorosi in materia di emissioni a partire dal 2030, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero significativamente maggiore di veicoli a emissioni zero e che, in tale contesto, il meccanismo di incentivazione « ZLEV » non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria.

È inoltre prevista la soppressione a decorrere dal 2030 della c.d. « deroga per

piccoli volumi », oggi riconosciuta ai piccoli costruttori e consistente nella possibilità di negoziare con la Commissione europea target specifici, tenendo conto del potenziale di riduzione dell'azienda e delle caratteristiche del mercato di riferimento. La norma vigente prevede la possibilità per i costruttori di un numero di autovetture compreso tra 1.000 e 10.000 unità o di veicoli commerciali leggeri compreso tra 1.000 e 22.000 unità, oggetto di nuova immatricolazione in un anno civile, di presentare una domanda di deroga rispetto ai rispettivi obiettivi specifici per le emissioni. Segnala che della predetta deroga beneficiano attualmente, come risulta dalla valutazione di impatto che accompagna la proposta, 12 piccoli produttori europei di automobili, tra cui Ferrari, Lamborghini e Maserati, nonché 2 produttori di veicoli commerciali leggeri, tra cui la Piaggio.

Fa presente che nella relazione del Governo trasmessa al Parlamento ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012 si segnala la necessità per i produttori di piccoli volumi di continuare ad usufruire anche dopo il 2030 della possibilità di negoziare con la Commissione limiti di riduzione « *ad hoc* » e l'opportunità di valutare anche l'eventuale mantenimento di forme di incentivazione alle case produttrici per l'immatricolazione di autovetture a basse e zero emissioni e l'introduzione di un meccanismo che consenta ai produttori di far valere l'utilizzo di carburanti rinnovabili, ai fini del rispetto del proprio obiettivo di riduzione delle emissioni.

La proposta di regolamento, come è già stato ricordato dal collega Pellicani, è in corso di esame presso le istituzioni europee e sono oggetto di discussione i suoi elementi costitutivi con particolare riferimento agli obiettivi di riduzione e alle modifiche che ho precedentemente ricordato.

Nella citata relazione del Governo si segnala che il conseguimento dell'obiettivo di riduzione del 100 per cento delle emissioni di CO₂ al 2035 presuppone un'adeguata rete di distribuzione di combustibili alternativi e che sarà necessario valutarne

l'impatto sull'industria dei veicoli commerciali leggeri.

A questo proposito, è già stata ricordata dal collega la complementarietà della proposta di regolamento con altre le altre misure adottate nel quadro del pacchetto « Pronti per il 55 per cento ». Di particolare rilievo la connessione con due altre proposte del pacchetto: il Piano strategico (COM(2021)560) e la proposta di regolamento (COM(2021)559) 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.

Questo è peraltro uno dei punti oggetto di discussione nel corso del negoziato presso il Consiglio dove, secondo quanto emerge dalla relazione sullo stato di avanzamento dei lavori presentata dalla Presidenza slovena, le delegazioni hanno sottolineato che gli obiettivi della proposta di regolamento al nostro esame devono andare di pari passo con l'ambizione della proposta sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR).

Sui punti precedentemente evidenziati pertanto ritiene opportuno svolgere un approfondimento nel corso dell'istruttoria. Nel corso dell'esame della proposta occorre inoltre tenere conto di alcuni fattori e dati di contesto. Il primo, segnalato anche nella valutazione di impatto, è la profonda trasformazione strutturale che sta attraversando 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. Faccio presente che gli investimenti del settore automobilistico in ricerca e sviluppo ammontano a 60,9 miliardi di euro annui. La diffusione di auto elettriche, secondo l'Agenzia europea per l'Ambiente, è considerevolmente aumentata nell'UE nel 2020 superando il milione di unità, rispetto alle 550.000 del 2019 e rappresentando l'11

per cento del totale delle nuove immatricolazioni, contro il 3,5 per cento dell'anno precedente. Nello stesso anno il numero dei furgoni elettrici è arrivato al 2,2 per cento, contro l'1,4 per cento delle nuove immatricolazioni del 2019.

Per quanto riguarda gli scambi commerciali con i Paesi terzi, i dati di Eurostat evidenziano, nel settore delle auto elettriche e ibride, negli ultimi anni, la crescita delle esportazioni e una contestuale ma più elevata crescita delle importazioni.

Segnala che la proposta di regolamento prevede che la Commissione europea presenti, entro il 31 dicembre 2025 e successivamente ogni due anni, una relazione sui progressi compiuti verso una mobilità a emissioni zero, al fine di valutare la necessità di eventuali misure supplementari, anche di natura finanziaria, per favorire la transizione. La revisione degli obiettivi dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrà, infatti, essere accompagnata da una strategia per affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, nonché dalla riqualificazione delle competenze e dalla diversificazione e riconversione economica delle attività.

La relazione della Commissione dovrebbe tener conto anche dei progressi nella realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, del contributo di tecnologie innovative e combustibili alternativi sostenibili, nonché dell'impatto sui consumatori e degli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada .

Segnala, infine, che le indennità per le emissioni in eccesso che i costruttori devono versare quando superano il loro obiettivo specifico per le emissioni continueranno ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione, a norma di quanto prevede la disciplina vigente, essendo stata valutata dalla Commissione la possibilità di convogliare tali risorse ad altre destinazioni e ritenuta suscettibile di incrementare gli oneri amministrativi in modo significativo.

In conclusione, ritiene che l'esame della proposta di regolamento consentirà di approfondire alcuni aspetti precedentemente evidenziati, nella prospettiva di adottare un documento conclusivo in esito all'istruttoria che sarà svolta.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.