

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Doc. XVIII-bis
n. 7

RISOLUZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Relatrice MURELLI)

approvata nella seduta del 18 maggio 2023

SULLA

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)

ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 19 maggio 2023

La Commissione,

esaminata la proposta COM(2023) 88, volta a rivedere la normativa sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, modificando e abrogando rispettivamente i regolamenti (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo, del 28 giugno 2018;

considerato che essa prevede l'introduzione di livelli più rigorosi di emissioni di CO₂ per quasi tutti i veicoli pesanti nuovi, con una tempistica di riduzione (articolo 3-bis) del 15 per cento dal 2025 al 2029, del 45 per cento a partire dal 2030, del 65 per cento a partire dal 2035 e del 90 per cento a partire dal 2040;

considerato che il settore dei veicoli pesanti è responsabile di oltre un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'Unione europea e, allo stesso tempo, che l'industria automobilistica costituisce un settore di fondamentale importanza per l'economia dell'Unione, producendo oltre il 7 per cento del PIL;

valutata la relazione del Governo, trasmessa ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

valutato il parere motivato adottato dalla Camera dei deputati;

rilevato che la proposta è fondata sull'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, essendo intesa a realizzare gli obiettivi in materia ambientale stabiliti dall'articolo 191 dello stesso Trattato;

ritiene che la proposta non rispetti i principi di sussidiarietà e proporzionalità, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato ai Trattati, per le ragioni di seguito illustrate.

Con riferimento al principio di sussidiarietà, si ritiene che, nei documenti della Commissione europea, non siano adeguatamente dimostrati né la necessità dell'intervento europeo, né il suo valore aggiunto.

Si osserva, al riguardo, che la proposta stabilisce obiettivi di riduzione delle emissioni estremamente ambiziosi, considerato che i veicoli pesanti prodotti nell'Unione europea sono già oggi all'avanguardia e hanno un consumo medio di carburante nettamente inferiore rispetto ai veicoli equivalenti in altre regioni del mondo, che continuerebbero a produrre emissioni nocive, pregiudicando inevitabilmente gli effetti della regolamentazione proposta, dati gli effetti transfrontalieri dei fenomeni di inquinamento atmosferico.

I nuovi obiettivi di emissione richiedono un volume di produzione di veicoli a basse o zero emissioni e un livello di diffusione dell'infrastruttura di ricarica che, allo stato attuale, non possono essere raggiunti in tempi ragionevoli.

Sussistono problemi anche con riferimento all'elettrificazione dei veicoli e all'alimentazione a idrogeno, che potrebbero risultare insufficienti a garantire il trasporto su rotte a lunga percorrenza.

La proposta adotta quale criterio principale il calcolo delle emissioni allo scarico, senza tenere in considerazione il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, se di origine non rinnovabile, né il costo ambientale relativo alla produzione degli accumulatori e il relativo costo di smaltimento o sostituzione.

Con riferimento al principio di proporzionalità, si ritiene che la proposta di regolamento introduca pesanti oneri di adeguamento alla nuova normativa, senza sufficienti giustificazioni per i costruttori, per il settore della produzione e distribuzione dei carburanti tradizionali e per le filiere dei biocombustibili avanzati.

Si tratta quindi di una misura sproporzionata, non correlata alla quantità modesta di emissioni di gas a effetto serra generata dai veicoli pesanti, rispetto al totale delle emissioni nell'Unione europea.

Si ritiene che la previsione per cui gli autobus urbani nuovi circolanti nelle città dovrebbero essere a emissioni zero a partire dal 2030 sia eccessivamente onerosa e di difficile applicazione per molte aziende di trasporto pubblico locale.

È pertanto essenziale rivedere le tempistiche proposte per il raggiungimento dei *target* di riduzione delle emissioni di CO₂ al 2030 e al 2040 dei veicoli pesanti, se si vuole realizzare una transizione ecologica graduale, partecipata, realistica, con il contributo fattivo degli operatori del comparto, anche al fine di promuovere la nascita o la riconversione di nuovi insediamenti produttivi e la formazione o l'aggiornamento di nuovi profili professionali.

Si valuta infine non positivamente la realizzazione di un sistema sanzionatorio per l'eventuale mancato rispetto dei *target* imposti, che ricada esclusivamente sull'industria *automotive* e sul comparto professionale dell'autotrasporto.

Si ritiene infine necessario che siano resi sostenibili gli investimenti che si troverà ad affrontare il comparto dell'autotrasporto – per la quasi totalità costituito da micro, piccole e medie imprese – attraverso un corposo e strutturale piano di incentivi pubblici a livello europeo, che consenta alle imprese utilizzatrici dei veicoli pesanti di poter contribuire, per la propria parte, alle impegnative sfide della decarbonizzazione e al raggiungimento degli obiettivi di neutralità delle emissioni di carbonio nel 2050.

Conclusivamente, si ribadisce che il presente atto costituisce un parere motivato, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

La presente risoluzione è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

