

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: URAS)

Roma, 18 luglio 2017

Osservazioni sull'atto:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi (COM(2017) 279)

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta stabilisce un quadro normativo per il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂, per i veicoli pesanti nuovi (autocarri, autobus e pullman), in analogia a quanto già previsto per autovetture e furgoni;

ricordato che la proposta rientra nell'iniziativa "Europa in movimento", presentata il 31 maggio 2017, composta di otto proposte legislative, dirette a: migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale; rendere il traffico più sicuro; incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico, essendo il settore all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'UE; ridurre la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese; combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori migliori condizioni sociali e occupazionali;

considerato che la proposta costituisce la terza fase di un'azione volta a contenere le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione ha, infatti, negli ultimi anni contribuito all'elaborazione del *software* di simulazione "VECTO" (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*), per calcolare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in modo comparabile ed efficace sotto il profilo dei costi. In secondo luogo, lo scorso aprile, la Commissione ha presentato la proposta di regolamento di esecuzione (il cosiddetto regolamento sulla certificazione) che integra il quadro normativo sulle procedure di omologazione dei veicoli pesanti dato dalla direttiva 2007/43/CE, dal regolamento (CE) n. 595/2009 e dal regolamento (UE) n. 582/2011, per stabilire norme sulla certificazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi;

rilevato, quindi, che con la proposta in titolo si completa l'azione relativa alle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione, stabilendo obblighi e procedure relativi al monitoraggio e alla comunicazione all'AEA (Agenzia europea per l'ambiente) dei relativi dati, perché questi siano pubblicati a livello dell'UE e resi disponibili a tutti i portatori di interessi.

Al Presidente
dell'8^a Commissione permanente
S E D E

In particolare, la proposta dispone, all'articolo 4, che gli Stati membri comunichino annualmente i dati sulle immatricolazioni dei veicoli pesanti nuovi e, all'articolo 5, che i costruttori comunichino i dati (già raccolti in fase di certificazione) sulle prestazioni di consumo e di emissione dei veicoli prodotti;

considerato che la disponibilità dei dati sulle emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione, assicurata dalla proposta, consente:

- alle autorità pubbliche, di elaborare e attuare politiche intese a promuovere autocarri più innovativi ed efficienti per il consumo di carburante, ad esempio mediante imposizioni fiscali e tariffazione stradale, cosa che non sarebbe possibile nel caso in cui gli Stati membri avessero accesso unicamente ai dati VECTO dei veicoli immatricolati nel proprio territorio;

- di aumentare il contributo del settore, al raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di gas serra. Nell'ambito del quadro 2030 per il clima e l'energia, volto a ridurre le emissioni interne di almeno il 40 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, la Commissione ha proposto, nel luglio 2016, il regolamento COM(2016) 482 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra da parte degli Stati membri per il periodo dal 2021 al 2030 per i settori che non rientrano nel sistema ETS (tra cui: trasporti, edilizia, agricoltura e rifiuti);

- ai costruttori di veicoli pesanti, di rafforzare la loro competitività rispetto ai concorrenti esteri. Negli ultimi anni mercati importanti come gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Cina hanno introdotto misure applicabili alla certificazione e al risparmio di carburante sotto forma di norme sui consumi e sulle emissioni, al fine di stimolare l'innovazione e un rapido miglioramento dell'efficienza dei veicoli;

- alle imprese di autotrasporto, di ridurre i consumi e quindi i costi di esercizio del servizio, anche a beneficio dei consumatori europei, avendo accesso ad informazioni comparabili sulle prestazioni degli autocarri di marche diverse, al fine di prendere decisioni di acquisto più informate;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure in ordine alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi della politica ambientale europea;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di garantire l'omogeneità e comparabilità dei dati di monitoraggio sulle emissioni e sui consumi dei veicoli pesanti nuovi, nelle legislazioni dei diversi Stati membri, per migliorare le condizioni di concorrenza nel mercato di tali veicoli con conseguenze positive per la competitività dei costruttori di tali veicoli, per le imprese di trasporto e i consumatori, per il raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di gas serra e per le politiche volte ad incentivare la circolazione transfrontaliera di veicoli meno inquinanti, in analogia a quanto già in vigore per autovetture e furgoni, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, l'onere di

comunicazione dei dati all'AEA (Agenzia europea per l'ambiente) da parte dei costruttori, previsto all'articolo 5, non sembra essere eccessivo poiché si tratta dei dati in formato digitale già in loro possesso perché utilizzati ai fini della certificazione. Anche gli oneri in capo alla pubblica amministrazione, di cui all'articolo 4, risultano trascurabili essendo già esistente, negli Stati membri, una struttura per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO2 per autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

Luciano Uras