

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

(Relatore: NESSA)

Roma, 29 ottobre 2008

Parere sull'atto comunitario:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (COM(2007) 856 definitivo) (Atto comunitario n. 5)

La Commissione, esaminato l'atto comunitario in titolo,

tenuto conto della Convenzione quadro delle Nazioni unite sui cambiamenti climatici, che impone l'elaborazione e l'attuazione di programmi nazionali e, ove opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici;

tenuto, altresì, conto della decisione del Consiglio del marzo 2007 relativa alla strategia comunitaria al 2020 su energia e clima, cui ha fatto seguito la formulazione, il 23 gennaio 2008, di un Pacchetto di provvedimenti attuativi da parte della Commissione europea finalizzati ad una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ nel periodo 1990-2020 indipendentemente dall'esito del negoziato internazionale in corso (cosiddetto "pacchetto energia");

considerato che il trasporto su strada rappresenta attualmente la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE; che quasi il 12% delle emissioni complessive di biossido di carbonio (CO₂) in Europa proviene dalle autovetture; e che, tra il 1995 e il 2004, l'UE ha abbattuto le emissioni di gas serra di circa il 5%, ma nello stesso periodo la presenza di CO₂ proveniente dal trasporto su strada è aumentata del 26%;

apprezzata l'impostazione della proposta di regolamento, che mira alla definizione dei livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità, contribuendo ad attuare un approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, attraverso un sistema sanzionatorio che impone al costruttore di versare un'indennità per le emissioni in eccesso rispetto al suo obiettivo annuale di emissioni;

ritenuta indispensabile la definizione di misure armonizzate a livello comunitario, al fine di evitare una frammentazione del mercato interno, derivante dall'adozione di differenti misure nei singoli Stati membri e di assicurare ai costruttori di autovetture maggiori certezze in termini di pianificazione della produzione;

considerato, altresì, che la proposta di regolamento si ispira alla necessità di bilanciare meglio gli sforzi richiesti ai vari settori dell'economia europea per ridurre le emissioni di CO₂, coinvolgendo il settore dei trasporti, anche al fine di ridurre la

Al Presidente
della 13^a Commissione permanente
S E D E

dipendenza energetica dall'estero e di stimolare la *leadership* tecnologica dell'industria UE rafforzandone la competitività nel contesto globale, promuovendo attivamente l'innovazione ecocompatibile e creando occupazione altamente qualificata, in linea sia con gli obiettivi di competitività, crescita e occupazione individuati dalla Strategia di Lisbona, sia con la mobilità più sostenibile incentivata dalla nuova strategia per lo sviluppo adottata dal Consiglio europeo nel giugno 2006,

esprime, per quanto di competenza, parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

1. per quanto attiene al rispetto del principio di sussidiarietà e di proporzionalità,

sebbene la proposta di regolamento sul CO2 non rientri tra le materie di competenza esclusiva dell'Unione, un'azione a livello comunitario appare maggiormente in grado di scoraggiare l'emergere di ostacoli al mercato unico, impedire la frammentazione del mercato interno ed offrire ai costruttori di auto certezze maggiori in termini di pianificazione della produzione. A ciò si aggiunge la natura transfrontaliera dei fenomeni di cambiamento climatico e la possibilità di istituire un unico ed uniforme sistema di monitoraggio delle emissioni a livello UE;

la proposta di regolamento appare inoltre rispettare il criterio di proporzionalità in quanto offre un quadro di misure limitato a quelle necessarie al conseguimento degli obiettivi sulle emissioni, garantendo un livello elevato di tutela dell'ambiente ed assicurando al contempo un corretto funzionamento del mercato interno;

la proposta di regolamento, infine, assicura il rispetto degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto e individua traguardi globali di riduzione che possono essere considerati sostenibili ed equi sotto il profilo sociale;

2. per quanto attiene al merito della proposta,

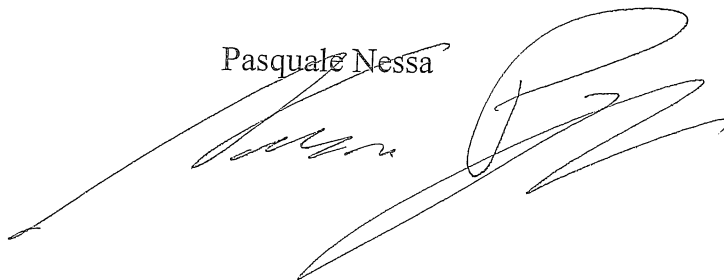
si auspica una più efficace gradazione dei meccanismi sanzionatori previsti dalla proposta di regolamento, al fine di assicurare una loro maggiore neutralità rispetto alle varie case automobilistiche europee e in tal modo non penalizzare i costruttori più virtuosi. In particolare, l'attuale formulazione della proposta di regolamento è suscettibile di pesare maggiormente ed in modo ingiustificato sulle produzioni di massa di vetture di piccolo peso, come è il caso dell'industria automobilistica italiana, in quanto prevede un calcolo delle sanzioni in cui un importo base, crescente a partire dal 2012, viene moltiplicato per i grammi di CO2 in eccesso rispetto all'obiettivo medio prefissato per un costruttore, nonché per il volume totale di vetture immatricolate dallo stesso costruttore, anziché per il solo volume che non raggiunge l'obiettivo;

le indennità versate all'Unione europea per le emissioni in eccesso dovrebbero essere allocate per promuovere la produzione di mezzi di trasporto ecosostenibili e a bassa emissione di CO2;

si segnala, a tale riguardo, l'importanza che può assumere l'inserimento nella proposta di regolamento di incentivi alla produzione e alla commercializzazione di vetture maggiormente ecocompatibili (ad esempio gli autoveicoli ibridi), ciò al fine sia di raggiungere più agevolmente gli obiettivi indicati dall'Unione europea per l'attenuazione dei cambiamenti climatici in atto, sia perché ciò può rappresentare un importante fattore di incremento del livello di innovazione tecnologica del sistema produttivo;

si ritiene infine necessario predisporre anche una regolamentazione applicabile ai mezzi pesanti che circolano sul territorio dell'Unione europea, alla luce dell'impatto significativo del traffico pesante in termini di emissioni di CO2.

Pasquale Nessa

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pasquale Nessa', written in a cursive style. The signature is positioned below the printed name.