

ALLEGATO 3

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui veicoli aziendali puliti. COM(2025) 994 final.**DOCUMENTO APPROVATO**

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento sui veicoli aziendali puliti (COM(2025)994);

preso atto della relazione trasmessa dal Governo su tale proposta ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame della proposta;

premesso che:

la proposta è parte del pacchetto di misure presentato dalla Commissione europea per sostenere il settore automobilistico nella transizione verso una mobilità pulita che, pur costituendo nel suo complesso un primo passo verso la direzione auspicata in più occasioni sia dal Parlamento che dal Governo italiano, non può essere ritenuto sufficiente per una politica che coniughi decarbonizzazione e competitività;

in particolare le misure prospettate non appaiono idonee ad affrontare la profonda crisi che il settore sta attraversando e a dare corso alle ambizioni di competitività e sovranità tecnologica europea condivise nel dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica europea;

inoltre, il pacchetto non segna il passaggio ad un approccio regolamentare pragmatico basato sulla neutralità tecnologica, necessario affinché gli obiettivi di decarbonizzazione restino ambiziosi, ma allo stesso tempo realistici;

a tale scopo sarebbero necessarie ulteriori semplificazioni e una reale e piena attuazione del principio di neutralità tecnologica;

considerato che:

la proposta di regolamento sui veicoli aziendali puliti impone all'Italia ambiziosi obiettivi per il 2030 ma, come sottolineato nella relazione del Governo, i dati più recenti delineano un divario tra gli standard definiti dalla proposta e l'attuale penetrazione di mercato, con scostamenti significativi tra la quota di autoveicoli classificate a basse emissioni e gli obiettivi di decarbonizzazione previsti;

il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti appare condizionato da alcune criticità strutturali che incidono sull'effettiva sostenibilità della transizione: l'introduzione di un nuovo regolamento rischierebbe di generare effetti analoghi a quelli già determinati dal più generale regolamento sui livelli di prestazione per le emissioni senza affrontare in modo adeguato tali criticità;

rientra tra queste l'insufficiente disponibilità di veicoli elettrici a prezzi accessibili per i cittadini e le PMI, aggravata da un mercato dell'usato non ancora maturo a causa dei tempi ridotti di diffusione di queste tecnologie; risulta inoltre determinante il consolidamento delle cosiddette condizioni abilitanti, con particolare riferimento alla necessità di un potenziamento capillare delle infrastrutture di ricarica e alla riduzione dei costi operativi, fattori essenziali per garantire la versatilità delle flotte e sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile in modo equo e competitivo;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica su cui si fonda la proposta è correttamente costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

considerato che la proposta non risulta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, nella relazione illustrativa e nella valutazione di impatto della Commissione europea, non risultano adeguatamente dimostrate né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento;

si osserva al riguardo che:

la proposta si aggiunge ad altri atti normativi europei che interessano le flotte aziendali, in particolare i regolamenti sui livelli di prestazione per le emissioni di CO₂ dei veicoli adibiti al trasporto su strada e la direttiva sui veicoli puliti;

gli obiettivi di decarbonizzazione risultano già adeguatamente perseguiti dall'ordinamento nazionale in attuazione degli indirizzi definiti a livello europeo;

considerati gli strumenti di cui l'ordinamento nazionale già dispone per favorire la penetrazione sul mercato di veicoli a basse o zero emissioni, anche con riferimento alle flotte aziendali, e la specificità del mercato nazionale, un ulteriore intervento normativo europeo rischierebbe di sovrapporsi a misure statali già definite, non apportando un valore aggiunto rispetto ai risultati conseguibili mediante la corretta attuazione delle stesse;

l'azione dell'UE dovrebbe limitarsi pertanto a raccomandazioni per i singoli Stati membri sugli obiettivi e sull'adozione di misure premiali di tipo economico o fiscale per le aziende che rinnovano le flotte con veicoli a zero e basse emissioni;

rilevato altresì che la proposta non è conforme al principio di proporzionalità in quanto non risulta idonea a contemperare in modo realistico gli obiettivi di decarbonizzazione con quelli di competitività lasciando agli Stati membri suffi-

cienti elementi di flessibilità; in particolare:

l'introduzione di un nuovo regolamento volto a imporre agli Stati membri il conseguimento di obiettivi vincolanti, come evidenziato nella relazione del Governo, determinerebbe una duplicazione del quadro normativo vigente e un aggravio degli oneri burocratici a carico delle imprese, con potenziali effetti inflattivi sui costi;

un modello normativo basato su meccanismi sanzionatori, analogamente alla regolamentazione sulle emissioni di CO₂, può presentare limiti di efficacia nel favorire una transizione energetica rapida e socialmente sostenibile, che possa preservare la competitività dell'industria;

il principio di neutralità tecnologica non è effettivamente applicato, sebbene la Commissione europea sottolinei che, per rispettare il principio della neutralità tecnologica e lasciare sufficiente flessibilità agli Stati membri, la proposta fissa obiettivi nazionali che possono essere conseguiti attraverso la quota combinata di veicoli a zero emissioni e a basse emissioni: per la definizione di veicoli a basse emissioni la Commissione europea rinvia infatti al regolamento sui livelli di prestazione per le emissioni dei veicoli leggeri che già presenta forti criticità in questo senso; nel processo di decarbonizzazione, come osservato nella relazione del Governo e come più volte ribadito anche dal Parlamento italiano, dovrebbero invece essere ammesse tutte le tecnologie in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂, con una maggiore valorizzazione dei biocarburanti;

sottolineato altresì che la proposta conferisce alla Commissione europea un ampio potere di adottare atti delegati al fine di stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare una autovettura o un furgone «prodotto nell'UE»: in assenza di un'adeguata e specifica motivazione, il ricorso agli atti delegati per completare aspetti essenziali

della disciplina, anche in considerazione della particolare rilevanza economica e sensibilità politica, non appare coerente con l'articolo 290 del TFUE, che riserva all'atto legislativo gli elementi essenziali della materia;

qualora i negoziati sulla proposta dovessero proseguire, affinché la stessa possa essere valutata, almeno in parte, favorevolmente sotto i profili di sussidiarietà e proporzionalità sarebbe necessario stabilire, mediante apposite modifiche, un

abbassamento degli obiettivi stabiliti per l'Italia e l'eliminazione della quota obbligatoria di veicoli a zero emissioni, per rispecchiare la reale situazione di mercato,

esprime un

PARERE MOTIVATO

ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.