

Relazione
ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto:
Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2016/1628 per quanto riguarda le disposizioni transitorie per alcune macchine munite di motori nell'intervallo di potenza tra 56 kW e 130 kW e superiore a 300 kW al fine di far fronte agli effetti della crisi della COVID-19
🔍 Codice della proposta: COM(2021) 254
🔍 Codice interistituzionale: 2021/129(COD)
🔍 Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Premessa: finalità e contesto

L'obiettivo del progetto di regolamento è quello di posticipare le scadenze per l'allestimento delle macchine mobili non stradali con motori non conformi alla più recente norma sulle emissioni inquinanti (c.d. motori di transizione) e la successiva immissione sul mercato di tali macchine.

La pandemia di COVID-19 ha causato gravi perturbazioni alla catena di approvvigionamento dell'industria delle macchine mobili non stradali, rendendo difficile per i costruttori il rispetto di alcuni dei termini imposti dal regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, *"relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali."*

Per tale ragione lo scorso anno è stato adottato il regolamento (UE) 2020/1040 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (UE) 2016/1628 permettendo di posticipare alcuni termini che i costruttori non potevano più rispettare a causa dei problemi sorti nella catena di approvvigionamento. Si trattava in particolare di macchine che utilizzano i cosiddetti "motori di transizione" nell'intervallo di potenza tra < 56 kW e > 130 kW, la cui produzione doveva essere completata entro il 30 giugno 2020 e la cui immissione sul mercato doveva avvenire entro il 31 dicembre 2020. Ai costruttori è stato concesso un periodo supplementare di 12 mesi per produrre e immettere sul mercato le macchine munite di tali motori.

La proposta in argomento

Il regolamento (UE) 2020/1040 riguarda solo le scadenze del 2020 che dovevano essere rinviate con urgenza e pertanto non tratta i motori di potenza compresa tra 56 kW e 130 kW nonché quelli di potenza superiore a 300 kW i cui costruttori hanno tempo fino al 30 giugno 2021 per completare la produzione delle macchine munite di tali motori e fino al 31 dicembre 2021 per immetterli sul mercato.

Tuttavia, a causa delle persistenti perturbazioni nella catena di approvvigionamento e nella produzione causate dal persistere della pandemia, i costruttori non sono in grado di rispettare le citate scadenze e per tale ragione la Commissione ha proposto di

posticipare le suddette date per evitare che i motori di transizione, non possano più essere installati in tempo utile nelle macchine e debbano pertanto essere rottamati. In particolare, considerato che i problemi nell'approvvigionamento pur se persistenti non possono essere paragonati a quelli del 2020, risulta giustificata una proroga di 6 mesi per la produzione delle macchine munite di tali motori ed una proroga di 9 mesi per l'immissione sul mercato invece dei 12 mesi concessi per entrambe le scadenze nel 2020.

Si evidenzia come trattandosi di motori di transizione, essi pur non rispondendo al più recente standard di emissioni, sono già stati prodotti entro il 31 dicembre 2019 e, pertanto, dal punto di vista ambientale la proroga non genererebbe particolari impatti anche perché riguarderebbe un numero limitato di motori.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta di regolamento rispetta il principio di attribuzione e si basa sull'articolo 114 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) concernente il ravvicinamento delle legislazioni

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione europea si esplica nell'ambito del funzionamento del mercato interno; inoltre, essa conseguirà gli obiettivi in maniera più efficace, evitando la frammentazione del mercato interno.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto, le questioni all'origine della presente proposta sono collegate al diritto dell'Unione e possono quindi essere risolte solo mediante disposizioni a livello UE, ossia mediante l'adozione di deroghe.

1. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è sostanzialmente positiva poiché le difficoltà incontrate dai costruttori di macchine mobili non stradali nell'approvvigionamento delle componenti è stata osservata in tutti gli Stati membri della UE.

1. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale.

1. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Trattandosi di una misura da adottare con urgenza, la relativa procedura legislativa ordinaria ha avuto un iter accelerato permettendo di giungere ad un accordo tra le due istituzioni (Consiglio e Parlamento europeo) all'inizio del mese di giugno ed alla pubblicazione dell'atto (Regolamento (UE) 2021/1068) nella GUUE del 30 giugno u.s. Ai fini negoziali l'Italia ha sostenuto in sede consiliare la proposta della Commissione.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La proposta di regolamento non ha impatto finanziario per la pubblica amministrazione.

1. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto essa va a modificare un regolamento UE (2016/1628) prevedendo una proroga dei termini a suo tempo stabiliti.

1. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali)

La proposta di regolamento non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

1. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Dalla proposta di regolamento non si prevedono effetti per l'organizzazione della pubblica amministrazione.

1. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Gli effetti sui cittadini e sulle imprese saranno positivi per ciò che concerne la certezza del diritto ed il funzionamento del mercato unico. Si evidenzia come trattandosi di motori prodotti entro il 31 dicembre 2019 dal punto di vista ambientale la proroga non genera particolari impatti sull'ambiente anche perché riguarda un numero limitato di motori.

Altro
