

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **XVIII-bis**  
n. **79**

## **XIV COMMISSIONE** **(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA XIV COMMISSIONE NELL'AMBITO DELLA  
VERIFICA DI SUSSIDIARIETÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 6 DEL PROTOCOLLO N. 2  
ALLEGATO AL TRATTATO DI LISBONA:**

PROPOSTA DI DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DECISIONE (UE)  
2015/1814 PER QUANTO RIGUARDA LA RISERVA STABILIZZATRICE DEL MERCATO PER I SETTORI DELL'EDILIZIA  
E DEL TRASPORTO STRADALE E ULTERIORI SETTORI (COM(2025) 738 FINAL)

---

*Approvato il 29 gennaio 2026*

---

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione (UE) 2015/1814 per quanto riguarda la riserva stabilizzatrice del mercato per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori (COM(2025) 738 final);

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

premesso che:

l'operatività del sistema di scambio delle quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale (ETS 2) a partire dal 2027, in assenza di incisive modifiche al quadro normativo di riferimento, rischia di produrre effetti operativi economicamente e socialmente insostenibili;

in tale contesto le misure proposte dalla Commissione europea sono in larga misura condivisibili ed intervengono in risposta alle preoccupazioni che l'Italia e altri 18 Stati membri hanno espresso in un *non paper* congiunto con riferimento alle significative incertezze relative ai livelli futuri dei prezzi e alla volatilità degli stessi nell'ambito dell'ETS 2;

considerato tuttavia che:

tali misure non sono sufficienti da sole ad evitare il rischio di un aumento dei costi del riscaldamento domestico e del trasporto su strada, a danno di cittadini e imprese, in particolare quelle di auto-trasporto pesante: queste ultime sarebbero comunque sottoposte a costi operativi insostenibili legati all'acquisto di carburanti per l'esercizio delle proprie attività economiche, con conseguenti rischi per le filiere logistiche e la competitività;

è condivisibile l'accordo politico provvisorio raggiunto da Consiglio e Parlamento europeo sulla proposta relativa al traguardo climatico dell'Unione europea per il 2040, in quanto prospetta l'introduzione di una disposizione che rinvia di un anno, dal 2027 al 2028, l'entrata in vigore dell'ETS 2;

tale rinvio tuttavia deve essere accompagnato da misure volte a dare risposta ai problemi connessi all'applicazione del sistema, al fine di evitare che anche la nuova data posticipata non risulti idonea a garantire agli operatori una transizione adeguata che segua un approccio coerente e pragmatico;

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 TFUE;

ritenuta la proposta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto l'ETS è un sistema che opera a livello dell'UE in modo pienamente armonizzato e i relativi obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente tramite un'azione unilaterale degli Stati membri; analogamente, neanche l'obiettivo connesso alla riserva stabilizzatrice del mercato può essere conseguito in misura sufficiente mediante un'azione non coordinata da parte degli Stati membri, poiché si tratta di uno strumento per la stabilità del mercato delle quote di emissioni dell'ETS 2;

considerata la proposta complessivamente coerente con il principio di proporzionalità, in quanto non va al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra dell'Unione europea per il 2030 in modo efficace sotto il profilo dei costi, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato delle quote di emissioni dell'ETS 2;

rilevato che la tecnica legislativa seguita dalla Commissione europea e le modalità di elaborazione della proposta presentano gravi criticità, in quanto:

non è giustificata la scelta di non effettuare una valutazione d'impatto sulla proposta, adducendo come motivazione che la valutazione d'impatto svolta nel 2021 in occasione della revisione della direttiva ETS avrebbe già messo in luce quanto sia complesso definire i parametri iniziali della riserva stabilizzatrice del mercato per l'ETS 2 e avrebbe riconosciuto pertanto l'esigenza di migliorarli in una fase successiva;

come più volte evidenziato nelle pronunce della XIV Commissione della Camera dei deputati, la mancanza di un'adeguata valutazione di impatto preventiva che consideri anche gli impatti reali sulle imprese, sui mercati e sulle economie locali dei singoli Stati membri, soprattutto in materia ambientale e climatica, può portare alla definizione di impianti normativi economicamente e socialmente poco sostenibili, in particolare per cittadini e operatori economici, con il conseguente rischio di dover sottoporre la medesima normativa a continue revisioni;

secondo quanto riportato nella relazione illustrativa che accompagna la proposta, nonché da elementi emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame, non è stata condotta una consultazione specifica dei portatori di interessi: è invece opportuno che nella definizione di interventi di revisione come quello prospettato la Commissione europea coinvolga sistematicamente ed effettivamente tutte le parti interessate, nonché esperti di elevata professionalità che offrano effettive garanzie di indipendenza;

rilevata l'esigenza che il presente documento sia trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

VALUTA CONFORME

la proposta al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.



\*190182179810\*