# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII**-*bis*
n. **117**

## 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 regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 per semplificare e razionalizzare il monitoraggio, la comunicazione e la verifica e per allinearli alle revisioni del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (COM(2026) 620 final)

*Approvato il 21 ottobre 2026*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

## DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 per semplificare e razionalizzare il monitoraggio, la comunicazione e la verifica e per allinearli alle revisioni del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE, COM(2026) 620 final;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione acquisiti nel corso dell'istruttoria svolta nell'ambito dell'esame del pacchetto di revisione dell'EU ETS;

premesso che la proposta interviene sia sul regolamento (UE) 2015/757 relativo al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica delle emissioni del trasporto marittimo sia sul regolamento FuelEU Maritime (UE) 2023/1805, con l'obiettivo di coordinare i relativi cicli di conformità e ridurre duplicazioni e divergenze;

considerato che tale obiettivo è condivisibile e che la Commissione europea stima che la razionalizzazione possa determinare una riduzione compresa tra il 10 e il 20 per cento degli attuali costi amministrativi di conformità sostenuti dalle società di navigazione;

rilevato tuttavia che la proposta non si limita alla semplificazione degli obblighi esistenti, ma estende dal 2029 gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica alle navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5.000 tonnellate appartenenti alle categorie delle petroliere, chimichiere, gasiere, metaniere, navi ro-pax e navi passeggeri;

rilevato che l'estensione comprende quindi anche le navi ro-pax e le navi passeggeri di stazza inferiore a 5.000 tonnellate, che la COM(2026) 616 non assoggetta all'EU ETS, rinviando invece ad una relazione della Commissione europea da presentare entro il 31 dicembre 2031 la valutazione della loro eventuale inclusione;

considerato pertanto che, per tali categorie, gli obblighi di monitoraggio vengono introdotti autonomamente rispetto all'assoggettamento all'ETS e che non può quindi essere ad essi automaticamente estesa la giustificazione connessa alla necessità di garantire parità di condizioni tra operatori già soggetti al sistema;

considerato che l'estensione alle navi ro-pax e passeggeri incide direttamente anche su categorie di unità impiegate nei collegamenti con le isole e che le relative caratteristiche operative assumono pertanto rilievo nella valutazione degli oneri amministrativi introdotti;

rilevato inoltre che la proposta estende gli obblighi di monitoraggio anche alle navi impegnate in operazioni *offshore;*

considerato che il termine del 1° aprile 2029 riguarda l'aggiornamento dei piani di monitoraggio delle navi già comprese nel regolamento, anche ai fini dell'allineamento con gli obblighi FuelEU, mentre per le navi che entrano nel campo di applicazione successiva-

mente al 1° gennaio 2029 il piano deve essere presentato entro due mesi dal primo scalo in un porto dell'Unione;

rilevato che la relazione illustrativa della proposta contiene, quanto al principio di sussidiarietà, una motivazione estremamente sintetica, limitandosi sostanzialmente a rilevare che le disposizioni sono state scorporate dalla proposta generale ETS per ragioni di forma giuridica e che le due proposte dovrebbero essere trattate congiuntamente;

rilevato altresì che, con riferimento al principio di proporzionalità, la relazione illustrativa non sviluppa una motivazione autonoma della COM(2026) 620 ma rinvia a quella relativa alla COM(2026) 616 e che analogo rinvio viene operato per la valutazione d'impatto e per le consultazioni;

considerato che il mero collegamento sistematico tra i due atti non appare sufficiente a motivare l'estensione di obblighi specifici a categorie di navi che, in alcuni casi, non vengono contemporaneamente ricomprese nell'ambito di applicazione dell'EU ETS;

considerato inoltre che il risparmio complessivo del 10-20 per cento stimato dalla Commissione europea costituisce un elemento favorevole per gli operatori già soggetti ai diversi cicli di conformità, ma non dimostra di per sé la proporzionalità dell'introduzione di nuovi obblighi per categorie che entrano per la prima volta nel campo di applicazione del regolamento MRV;

ritenuto pertanto necessario distinguere, nella valutazione degli effetti della proposta, tra i benefici derivanti dalla semplificazione per gli operatori già soggetti agli obblighi e i costi derivanti dall'estensione del sistema alle nuove categorie interessate;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la base giuridica della proposta è correttamente costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE;

ritenuta la proposta non conforme al principio di sussidiarietà, in quanto:

*a)* la relazione illustrativa non contiene una motivazione autonoma adeguata della necessità e del valore aggiunto delle modifiche proposte, limitandosi sostanzialmente a richiamare lo scorporo dalla COM(2026) 616 per ragioni di forma giuridica e la necessità di trattare congiuntamente i due atti;

*b)* tale insufficienza assume particolare rilievo con riferimento all'estensione, dal 2029, degli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica alle navi *ro-pax* e passeggeri di stazza lorda compresa tra 400 e 5.000 tonnellate, che non sono contemporaneamente assoggettate all'EU ETS dalla COM(2026) 616 e per le quali manca pertanto la corrispondente giustificazione collegata all'applicazione del sistema ETS;

ritenuta altresì la proposta non conforme al principio di proporzionalità, in quanto:

*a)* non contiene una valutazione autonoma e sufficientemente analitica degli oneri derivanti dall'estensione del regolamento MRV alle

nuove categorie di navi, limitandosi sul punto a rinviare alla documentazione relativa alla COM(2026) 616;

*b)* il risparmio generale del 10-20 per cento sui costi amministrativi stimato dalla Commissione europea non consente di valutare separatamente il rapporto tra costi e benefici per le categorie che entrano per la prima volta nel sistema di monitoraggio, in particolare per le navi ro-pax e passeggeri non soggette all'ETS e per le navi impegnate in operazioni *offshore;*

*c)* non risultano adeguatamente quantificati gli oneri derivanti dagli obblighi di predisposizione, aggiornamento e presentazione dei piani di monitoraggio per le nuove categorie interessate, né i corrispondenti benefici informativi e ambientali attesi,

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.