



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 8 settembre 2014  
(OR. en)

12967/14

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2014/0247 (NLE)**

---

---

**FISC 122  
ENER 384**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Commissione europea
Data:	28 agosto 2014
n. doc. Comm.:	COM(2014) 538 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2014) 538 final.

---

All.: COM(2014) 538 final



Bruxelles, 28.8.2014  
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La tassazione dei prodotti energetici e dell'energia elettrica è disciplinata nell'Unione dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio <sup>(1)</sup> (di seguito "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa direttiva, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

Scopo della presente proposta è autorizzare la Germania ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto (di seguito denominata "energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'esenzione è volta a fornire un incentivo economico per promuovere l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città portuali.

#### **La richiesta e il suo contesto generale**

Il 12 luglio 2011 il Consiglio ha adottato la decisione di esecuzione 2011/445/UE del Consiglio che autorizza la Germania ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE <sup>(2)</sup>. La decisione scade il 16 luglio 2014.

Con lettera del 26 febbraio 2014, le autorità tedesche hanno richiesto una nuova decisione di autorizzazione che permetterà alla Germania di continuare ad applicare la tassazione ridotta. La Germania ha chiesto che la riduzione venga accordata per un periodo di sei anni.

Con la misura richiesta la Germania intende continuare a incentivare l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, ritenuta un'alternativa meno inquinante rispetto alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto. Se la misura non verrà autorizzata, sull'energia elettrica erogata da impianti di terra dovrà essere applicata l'aliquota d'imposta nazionale generale, che corrisponde a 20,50 EUR per MWh.

D'altro canto, l'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia impone agli Stati membri di esentare dalla tassazione i prodotti energetici utilizzati come carburanti per la navigazione nelle acque dell'Unione europea. Tale esenzione riguarda anche i prodotti energetici utilizzati per produrre energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate in porto. Gli Stati membri possono inoltre esentare i prodotti energetici utilizzati come carburanti per la navigazione sulle vie navigabili interne, secondo quanto disposto dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva di cui sopra, che riguarda anche l'energia elettrica prodotta a bordo delle imbarcazioni. Di conseguenza, nella maggior parte dei casi, il sistema di imposizione basato sulla direttiva sulla tassazione dell'energia non incide sui costi per la produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, anche se tale

---

<sup>(1)</sup> Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).

<sup>(2)</sup> GU L 191 del 22.7.2011, pag. 22.

produzione potrebbe avere effetti negativi sulla salute e sull'ambiente a causa del deterioramento della qualità dell'aria e dell'aumento dei livelli di rumore nei porti.

La Germania vorrebbe continuare ad applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta di 0,50 EUR per MWh, rispettando così il livello minimo di tassazione dell'energia elettrica stabilito dalla direttiva 2003/96/CE. L'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica deve essere applicata a tutte le forniture di energia elettrica proveniente da impianti di terra sia nelle acque dell'Unione europea che nelle vie navigabili interne, ad eccezione delle forniture destinate alle imbarcazioni private da diporto. Secondo i calcoli delle autorità tedesche per il periodo di tre anni di applicazione della misura, la spesa fiscale annuale media è stata di circa 2,2 milioni di EUR. Stando alle stime del governo federale, nei prossimi sei anni questa ipotetica spesa di bilancio potrebbe aumentare gradualmente fino a 3-4 milioni di EUR l'anno.

Riducendo l'aliquota di imposta la Germania intende continuare a incentivare gli operatori navali a utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalle navi ormeggiate in porto, nonché le emissioni di CO<sub>2</sub>. L'applicazione dell'aliquota di imposta ridotta rafforzerebbe la competitività dell'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto ai combustibili bunker per uso a bordo, del tutto esenti da imposta.

Le autorità tedesche hanno informato la Commissione che attualmente di tutti i porti di mare della Germania soltanto quello di Lubeca dispone di impianti di terra per la fornitura di energia elettrica con un carico elettrico superiore. Oltre agli impianti di terra, il porto fornisce anche "chiatte energetiche", ossia strutture galleggianti per la generazione combinata di calore e di energia che utilizzano gas naturale liquefatto. La costruzione di impianti di terra statici per la fornitura di energia elettrica nel porto di Amburgo è prevista per maggio 2014: nell'ambito di tale operazione due terminal per navi da crociera verranno dotati di impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica al terminal di Altona. Si prevede inoltre di fornire chiatte energetiche per il terminal di HafenCity.

Per quanto riguarda i porti interni, gli impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica sono più diffusi e se ne prevede un ulteriore sviluppo.

La Germania ritiene che la misura sia conforme alla raccomandazione 2006/339/CE della Commissione finalizzata <sup>(3)</sup> a promuovere l'utilizzo di energia elettrica erogata da impianti di terra per le navi ormeggiate nei porti dell'Unione europea nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" <sup>(4)</sup>. Va notato a tale riguardo che da giugno 2011 gli Stati membri sono soggetti all'obbligo incondizionato di rispettare norme di qualità dell'aria per determinati inquinanti come il materiale particolato <sup>(5)</sup>. Per osservare tale obbligo essi sono tenuti a trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto, ove necessario, ed è prevedibile che nei porti che presentano questi problemi l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra sarà incoraggiato nell'ambito di una strategia generale per migliorare la qualità dell'aria.

---

<sup>(3)</sup> Raccomandazione 2006/339/CE della Commissione, dell'8 maggio 2006, finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari (GU L 125 del 12.5.2006).

<sup>(4)</sup> COM(2009) 8 def. del 21 gennaio 2009.

<sup>(5)</sup> Cfr. direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008).

### *Dichiarazioni delle autorità tedesche sull'impatto della misura sul mercato interno*

Secondo le autorità tedesche, la misura non inciderebbe sul corretto funzionamento del mercato interno e non comporterebbe una distorsione della concorrenza. La Germania autorizza l'agevolazione fiscale sia come applicazione di un'aliquota di imposta ridotta sulla fornitura sia come rimborso fiscale. In caso di applicazione della riduzione sulla fornitura, il fornitore di energia elettrica potrebbe non trasferire o trasferire solo in parte il vantaggio fiscale ottenuto al consumatore finale, ossia l'operatore portuale. Le autorità tedesche ritengono tuttavia che tale vantaggio venga generalmente trasferito. Ciononostante, anche nei casi in cui la riduzione fiscale viene interamente trasferita agli operatori navali che ricevono energia elettrica erogata da impianti di terra tassata al livello minimo previsto dalla direttiva 2003/96/CE, questi non godono in realtà di alcun vantaggio economico rispetto agli operatori che generano l'energia elettrica di cui hanno bisogno a bordo, dal momento che tale energia è esente da imposta. Secondo il parere delle autorità tedesche, la sostituzione dell'energia generata a bordo con l'energia elettrica erogata da impianti di terra tassata al livello minimo applicabile non comporterebbe un vantaggio globale in termini di costi.

Le autorità tedesche hanno informato la Commissione che al momento non dispongono di dati sul numero di operatori navali che utilizzano impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica e non sono in grado di fornire una valutazione esaustiva dell'evoluzione dell'utilizzo di energia elettrica erogata da impianti di terra a causa della brevità del periodo di applicazione della misura. Sulla base delle informazioni disponibili, esse ritengono che il ricorso a questo tipo di energia sia notevolmente aumentato, soprattutto da parte delle navi ormeggiate nei porti delle vie navigabili interne.

### *Disposizioni vigenti nel settore della proposta*

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 15, paragrafo 1, lettera f).

### **Valutazione della misura ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

#### *Considerazioni politiche specifiche*

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita:

*"Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche."*

Riducendo l'aliquota, le autorità tedesche mirano a continuare a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate nei porti che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale. La Germania ha sottolineato che la Commissione ha di fatto già raccomandato l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra quale alternativa alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi per l'ambiente<sup>(6)</sup>. Senza la misura, l'energia elettrica fornita alle navi ormeggiate in porto dovrà essere tassata a 20,50 EUR per MWh in Germania. La riduzione richiesta rappresenta un ulteriore incentivo

---

<sup>(6)</sup> Cfr. nota 3.

all'uso di questa tecnologia, pari a 20 EUR per MWh, e contribuisce così al raggiungimento dell'obiettivo strategico indicato.

La Commissione osserva inoltre che un ostacolo importante a un utilizzo più generalizzato dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è attualmente costituito dall'assenza pressoché totale delle necessarie infrastrutture terrestri nei porti; per raggiungere l'obiettivo strategico dell'esenzione d'imposta in questione è pertanto probabile che saranno necessarie iniziative supplementari finalizzate in particolare alla costruzione di tali infrastrutture. Secondo le informazioni fornite dalle autorità tedesche, le navi per la navigazione marittima necessitano di impianti in grado di supportare carichi elettrici elevati e allo stato attuale solo il porto di Lubecca ne è provvisto. È prevista la costruzione di impianti nel porto di Amburgo. Gli impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica sono più numerosi nei porti delle vie navigabili interne, dove le navi solitamente richiedono un carico elettrico ridotto.

Riguardo alla natura dell'obiettivo strategico perseguito, la Commissione ricorda che la promozione dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è di fatto un obiettivo strategico comune cui dovrebbe mirare l'intera Unione. Lo si afferma chiaramente nella comunicazione della Commissione su una politica marittima integrata per l'Unione europea<sup>(7)</sup> e nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che l'accompagna<sup>(8)</sup>. La misura è in linea con la proposta di direttiva della Commissione sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che affronta la questione dell'installazione di impianti di terra per la fornitura di energia elettrica nei porti in cui questo tipo di approvvigionamento offre un buon rapporto costi-efficacia e apporta benefici per l'ambiente<sup>(9)</sup>.

Nella sua proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia<sup>(10)</sup>, la Commissione ha suggerito di esonerare dalla tassazione l'energia elettrica erogata da impianti di terra fornita alle imbarcazioni ormeggiate in porto. La proposta della Commissione tuttavia non è stata ancora adottata dal Consiglio. Nel frattempo occorre dare agli operatori economici in Germania e alle autorità tedesche la certezza giuridica sulle misure fiscali applicate allo scopo di promuovere l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra. Allo stato attuale l'unica possibilità di introdurre un'agevolazione fiscale per questo tipo di energia è fornita dall'articolo 19. Tale articolo si propone tuttavia di rispondere alle specifiche circostanze di ogni Stato membro non riprese nella direttiva stessa. Una deroga ai sensi dell'articolo 19 che persegue l'obiettivo strategico di promuovere l'energia elettrica erogata da impianti di terra può pertanto essere concessa unicamente a titolo di misura transitoria prima che il Consiglio tenga conto di detto obiettivo nel quadro della revisione della direttiva 2003/96/CE.

#### *Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione*

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica ambientale dell'UE. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo di combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. Entro certi limiti, la misura potrebbe anche portare a una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, anche se l'entità di questo effetto dipenderà dalla fonte dell'energia elettrica che dovrà essere

---

<sup>(7)</sup> COM(2007) 575 def. del 10 ottobre 2007.

<sup>(8)</sup> SEC(2007) 1278 def. del 10 ottobre 2007.

<sup>(9)</sup> COM(2013) 18 def. del 24 gennaio 2013.

<sup>(10)</sup> COM(2011) 169 def. del 13 aprile 2011.

fornita alle navi <sup>(11)</sup>. Per dare un'idea della portata del problema ambientale, la Germania cita l'esempio del porto di Lubecca-Travemünde, dove le navi sono responsabili del 90% delle emissioni di anidride solforosa e dell'80% circa delle emissioni di ossido di azoto. Tenendo conto di un consumo annuo di energia elettrica pari a 5 584 MWh, le autorità tedesche forniscono il seguente confronto tra le emissioni annuali stimate derivanti dall'utilizzo di energia elettrica erogata da impianti di terra nel porto di Lubecca e quelle derivanti dall'utilizzo, per la produzione di energia elettrica a bordo delle navi, di gasolio marino con un tenore di zolfo conforme ai limiti fissati dalla direttiva UE sul tenore di zolfo <sup>(12)</sup>:

	NOx	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>
Energia verde prodotta a partire da energia idroelettrica	0,078 t	0,056 t	0 t
Gasolio marino	3,571 t	6,026 t	4 251,9 t

Le stime fornite dalle autorità portuali di Amburgo indicano che gli impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica previsti dovrebbero ridurre le emissioni di base annuali al terminal di Altona, rispetto all'utilizzo di gasolio marino, di 39 t o del 74% circa per l'NOx, di 1,1 t o del 62% circa per l'SO<sub>2</sub> e di 0,5 t o del 5% circa per il particolato sottile. L'utilizzo per la gestione di questi impianti del mix di energia elettrica tedesco normale darebbe luogo a una riduzione di CO<sub>2</sub> pari a circa 1 050 t o al 19% l'anno. La fornitura prevista di energia elettrica da fonti rinnovabili potrebbe tradursi in una riduzione molto più significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>, pari a 3 354 t l'anno, a seconda delle prestazioni degli impianti di produzione. La riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici mediante il ricorso a chiatte energetiche alimentate con gas naturale liquefatto per la fornitura di energia elettrica alle navi da crociera nel terminal di Hafencity dovrebbe dar luogo a un abbattimento delle emissioni di NOx pari a 51 t o al 73%. Sottraendo al totale 5 t di emissioni annuali di NOx imputabili alle chiatte stesse, la riduzione complessiva delle emissioni sarebbe pari 46 t l'anno. Le emissioni dovrebbero essere ridotte di 1,5 t o del 58% per l'SOx e di 0,7 t o del 48% l'anno per il particolato sottile, senza emissioni supplementari riconducibili alle chiatte energetiche. La sostituzione del gasolio marino con gas naturale liquefatto si tradurrebbe in una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di 1 824 t o del 26% l'anno. Le stime tengono conto delle emissioni residue imputabili alla caldaia ausiliaria (per il riscaldamento a bordo).

Va a questo punto ricordato che uno dei motivi principali per cui l'energia elettrica erogata da impianti di terra si trova in posizione concorrenziale sfavorevole rispetto a quella prodotta a bordo delle navi ormeggiate nei porti marittimi risiede nel fatto che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale netta: fiscalmente esente non è solo il combustibile bunker utilizzato per la produzione di energia elettrica, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2003/96/CE, ma anche l'energia elettrica prodotta a bordo delle navi (cfr. articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della stessa direttiva). Quantunque quest'ultima esenzione possa essere giudicata difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine

<sup>(11)</sup> In una precedente occasione la Commissione aveva stimato che il passaggio all'energia elettrica erogata da impianti di terra avrebbe comportato una riduzione media delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 50% (cfr. nota 2). L'impatto della misura in questione può tuttavia differire considerevolmente da tale valore medio in funzione dell'intensità di carbonio del settore di mercato interessato e del momento esatto della domanda di energia elettrica supplementare.

<sup>(12)</sup> Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE (GU L 121 dell'11.5.1999, pagg. 13-18).

pratico. In effetti, la tassazione dell'energia elettrica prodotta a bordo imporrebbe al proprietario della nave (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore di dichiarare la quantità di energia elettrica consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di energia elettrica consumata nelle acque territoriali dello Stato membro in cui l'imposta è dovuta. Produrre tale dichiarazione per ogni Stato membro le cui acque territoriali sono interessate rappresenterebbe un gravoso onere amministrativo per i proprietari delle navi. Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Germania di applicare l'aliquota di imposta ridotta.

Riguardo all'energia elettrica consumata dalle navi ormeggiate nei porti delle vie navigabili interne, contrariamente alla situazione prevalente nei porti di mare, l'esenzione dell'energia elettrica prodotta a bordo è meramente facoltativa per gli Stati membri [articolo 15, paragrafo 1, lettera f)]. Non esiste pertanto alcun ostacolo giuridico che impedisca agli Stati membri di considerare l'energia elettrica erogata da impianti di terra alla stregua di quella generata a bordo delle navi ormeggiate nei porti delle vie navigabili interne. Tuttavia la possibilità, prevista dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva, di non tassare l'energia elettrica generata a bordo è dovuta di nuovo a considerazioni di ordine pratico da parte del legislatore, al tempo stesso strettamente legate ai vantaggi fiscali facoltativi concessi per la navigazione interna. La maggior parte degli Stati membri, Germania compresa, ha deciso di non tassare i combustibili utilizzati a tal fine. Per quanto riguarda il Reno e i suoi affluenti, tale esenzione fiscale è anche contemplata in un accordo internazionale<sup>(13)</sup>, che la Germania ha ratificato. Essi ritengono inoltre poco pratico tassare separatamente il combustibile di alimentazione utilizzato per la produzione di energia elettrica a bordo<sup>(14)</sup> perché ciò presupporrebbe, quanto meno, una distinzione tra il combustibile utilizzato per la produzione di energia elettrica e quello utilizzato per la navigazione. Infine, nel decidere se estendere l'esenzione fiscale applicabile alla navigazione marittima ai combustibili utilizzati per la navigazione interna, gli Stati membri prendono in considerazione una serie di aspetti, tra cui gli obiettivi generali della politica nazionale in materia di trasporti (considerazioni di natura ambientale, per esempio), che possono indurli a non tassare i combustibili usati per la navigazione interna.

Si ritiene pertanto giustificato, allo stadio attuale, mantenere la possibilità per la Germania di esonerare l'energia elettrica erogata da impianti di terra ai porti delle vie navigabili interne.

#### *Mercato interno e concorrenza leale*

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale, la misura richiesta ridurrebbe la distorsione esistente che, a causa dell'esenzione fiscale applicata ai combustibili bunker, esiste tra le due fonti concorrenti di energia elettrica per navi ormeggiate in porto, ossia la produzione a bordo e l'erogazione da impianti di terra.

Riguardo alla concorrenza tra operatori navali, va ricordato innanzitutto che, stando alle informazioni di cui dispone la Commissione, sono pochissime le navi che fanno attualmente uso di energia elettrica erogata da impianti di terra su base commerciale. In secondo luogo, anche se la misura esaminata conferirà un vantaggio alle società di trasporto marittimo, che potranno così acquistare energia elettrica a un costo inferiore rispetto alle società che operano

---

<sup>(13)</sup> Cfr. l'articolo 1 dell'accordo del 16 maggio 1952 tra gli Stati rivieraschi del Reno e il Belgio sul trattamento doganale e fiscale del gasolio utilizzato come combustibile delle navi nella navigazione sul Reno (Bundesgesetzblatt 1953, parte II, pag. 531).

<sup>(14)</sup> Cfr. l'articolo 21, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2003/96/CE.



in altri settori, essa non dovrebbe alterare in modo significativo la situazione concorrenziale nel settore del trasporto marittimo. Sebbene sia molto difficile fare precise previsioni dei costi a causa della loro forte dipendenza dalle fluttuazioni del prezzo del greggio, le informazioni disponibili<sup>(15)</sup> e i dati forniti dalla Germania indicano che, nell'insieme, neanche la piena esenzione fiscale ridurrebbe, nella maggior parte dei casi, i costi operativi dell'energia elettrica erogata da impianti di terra a livelli inferiori ai costi di produzione a bordo e pertanto non costituirebbe in alcun caso un significativo vantaggio concorrenziale degli operatori di navi che usano l'energia elettrica erogata da impianti di terra sugli operatori di navi che utilizzano energia elettrica generata a bordo. Nel caso in questione, una significativa distorsione del tipo sopra indicato è ancora meno probabile dal momento che la Germania rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE.

Per quanto concerne la concorrenza tra porti, in una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra diventi, almeno a breve termine, più sostenibile economicamente della produzione a bordo nonostante la riduzione fiscale, è altrettanto improbabile che la riduzione dell'aliquota d'imposta per l'energia elettrica erogata da impianti di terra dia luogo a distorsioni significative della concorrenza tra i porti inducendo le navi a modificare la loro rotta in funzione della disponibilità di questo tipo di energia. Le autorità tedesche sottolineano che l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è limitato non solo a causa della mancanza di strutture portuali o dei costi più elevati, ma anche a causa dell'assenza di norme tecniche concordate a livello internazionale per il collegamento delle navi alla rete elettrica.

Infine, si può aggiungere che il periodo per il quale si propone di autorizzare l'applicazione dell'aliquota d'imposta ridotta riflette in larga misura l'intervallo temporale di otto anni indicato nella proposta della Commissione per l'esenzione fiscale dell'energia elettrica erogata da impianti di terra.

#### *Periodo di applicazione della misura e sviluppo del quadro fiscale dell'UE in materia di energia*

In teoria, il periodo di applicazione della deroga dovrebbe essere abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori portuali dall'effettuare i necessari investimenti. In questo particolare caso, il periodo di applicazione della misura sarebbe stato prorogato e l'entità della riduzione d'imposta aumentata dalla proposta della Commissione di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, che prevede un'esenzione obbligatoria per l'energia elettrica erogata da impianti di terra per un periodo di otto anni dalla sua entrata in vigore. La deroga non dovrebbe tuttavia compromettere i futuri sviluppi del vigente quadro giuridico e dovrebbe tener conto dell'eventuale adozione da parte del Consiglio di un atto giuridico basato sulla proposta di modifica della direttiva sulla tassazione dell'energia presentata dalla Commissione. Considerate le circostanze, sembra adeguato concedere l'autorizzazione richiesta per il periodo massimo di sei anni consentito dalla direttiva, fatta salva tuttavia l'entrata in vigore di disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista. Questo lasso di tempo fornirà la certezza giuridica agli operatori portuali e di navi che devono pianificare i propri investimenti negli impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica o nelle apparecchiature di bordo. Permetterà inoltre alle autorità tedesche di raccogliere ulteriori dati per effettuare in futuro una nuova valutazione della misura.

---

<sup>(15)</sup> Cfr. Commissione europea – Direzione generale Ambiente, "Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, agosto 2005, [http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2\\_shoreside.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf). L'analisi dei costi è stata effettuata per i porti di Göteborg (Svezia), Juneau e Long Beach (Stati Uniti).

## **Norme in materia di aiuti di Stato**

L'aliquota d'imposta di 0,50 EUR/MHw prevista dalle autorità tedesche rispetta il livello minimo di tassazione a norma dell'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE. La misura soddisfa pertanto una delle condizioni di cui all'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione <sup>(16)</sup>, che stabilisce le condizioni alle quali una misura di questo tipo è esentata dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato. Allo stadio attuale non è possibile tuttavia stabilire se siano soddisfatte tutte le condizioni fissate nel regolamento e la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio non impedisce alla Commissione di esigere dalla Germania il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato.

## **2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

### **Consultazione delle parti interessate**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dalla Germania e concerne unicamente questo Stato membro.

### **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

### **Valutazione d'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta.

## **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

### **Principio di sussidiarietà**

Il settore della tassazione indiretta di cui all'articolo 113 del TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

L'esercizio delle competenze degli Stati membri in tale settore è tuttavia rigorosamente determinato e limitato dal diritto UE vigente. A norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, soltanto il Consiglio può autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono sostituirsi al Consiglio.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

---

<sup>(16)</sup> Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

### **Principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale si limita a quanto necessario per raggiungere l'obiettivo in questione (cfr. le considerazioni di cui sopra concernenti gli aspetti relativi al mercato interno e alla concorrenza leale).

### **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: decisione del Consiglio.

L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La misura non comporta alcun onere finanziario o amministrativo a carico dell'Unione europea. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

**DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con la decisione di esecuzione 2011/445/UE del Consiglio, la Germania è stata autorizzata ad applicare fino al 16 luglio 2014 un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (2) Con lettera del 26 febbraio 2014 la Germania ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (3) La riduzione di imposta che la Germania intende applicare mira a continuare a promuovere un uso più generalizzato dell'energia elettrica erogata da impianti di terra quale sistema meno dannoso per l'ambiente, rispetto al consumo di combustibili bunker a bordo, per il soddisfacimento del fabbisogno energetico delle navi ormeggiate in porto.
- (4) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker, il ricorso a energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. La misura dovrebbe pertanto contribuire al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.
- (5) La concessione dell'autorizzazione alla Germania ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra non eccede quanto è necessario

---

<sup>(1)</sup> GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione del mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che durante la sua vigenza la misura determini significative distorsioni della concorrenza: pertanto essa non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

- (6) Dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE si desume che ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto articolo debba essere rigorosamente limitata nel tempo. Data la necessità, da un lato, che il periodo sia abbastanza lungo da consentire un'adeguata valutazione della misura e, dall'altro, di non compromettere il futuro sviluppo del quadro giuridico in vigore, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di sei anni, fatta salva tuttavia l'entrata in vigore di disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista.
- (7) Al fine di fornire la certezza giuridica agli operatori portuali e di navi e di evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo per i distributori e i ridistributori di energia elettrica, che potrebbe derivare dalle variazioni dell'aliquota di accisa prelevata sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, è opportuno garantire che la Germania possa applicare senza interruzioni l'attuale riduzione d'imposta oggetto della presente decisione. È opportuno pertanto concedere l'autorizzazione richiesta con effetto dal 17 luglio 2014, senza discontinuità rispetto alle disposizioni precedenti di cui alla decisione di esecuzione 2011/445/UE del Consiglio.
- (8) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

Si autorizza la Germania ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto («energia elettrica erogata da impianti di terra»), diverse dalle imbarcazioni private da diporto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

#### *Articolo 2*

Gli effetti della presente decisione decorrono dal giorno della notifica.

Essa si applica a decorrere dal 17 luglio 2014.

Essa scadrà il 16 luglio 2020.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 del TFUE, dovesse stabilire disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra, la presente decisione cessa di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle disposizioni.

*Articolo 3*

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*