



Bruxelles, 13.10.2021
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza l'Italia ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, un'aliquota d'imposta ridotta [a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE]

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'Unione è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità¹ ("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, 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.

L'Italia ha chiesto di essere autorizzata ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sulla fornitura di elettricità erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto munite di impianti elettrici con una capacità nominale installata di produzione superiore a 35 kW, per un periodo di sei anni. L'obiettivo della presente proposta è concedere tale autorizzazione con una deroga valida, come richiesto, per sei anni a decorrere dal 18 ottobre 2021.

Con lettera del 14 settembre 2020 le autorità italiane hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare la misura. Sono pervenute ulteriori informazioni il 12 maggio 2021.

L'Italia chiede l'autorizzazione ad applicare un'aliquota di imposta ridotta di 0,50 EUR/MWh, pari all'aliquota minima di tassazione dell'elettricità per uso commerciale, conformemente a quanto stabilito nella direttiva, sulla fornitura di elettricità erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto munite di impianti elettrici con una capacità nominale installata di produzione superiore a 35 kW.

Il periodo di validità della richiesta è di sei anni, ossia il periodo massimo consentito dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

Con la misura richiesta l'Italia intende 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. Come indicato nella richiesta, l'aliquota ridotta per i beneficiari sarà pari a 0,50 EUR/MWh. Si tratta dell'aliquota minima per l'elettricità di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e all'allegato I, tabella C, della direttiva. A causa della struttura decrescente della tassa sull'energia, il vantaggio relativo sarà più elevato per gli operatori (e gli utenti) degli impianti con un consumo relativamente basso.

D'altro lato, a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri devono esentare i prodotti energetici utilizzati per produrre elettricità - e l'elettricità prodotta - a bordo delle navi ormeggiate in porto. Detta esenzione può essere applicata anche per i prodotti energetici utilizzati per produrre elettricità - e per l'elettricità prodotta - a bordo delle imbarcazioni per la navigazione sulle vie navigabili interne a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva. L'Italia ha confermato il recepimento di quest'ultima esenzione facoltativa.

¹ GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

Come indicato nella richiesta, l'elettrificazione delle banchine portuali non è attualmente diffusa in Italia, pertanto l'attuazione della riduzione d'imposta non dovrebbe avere effetti finanziari a breve termine. Le autorità italiane non hanno potuto stimare il numero di beneficiari della misura ex ante e non hanno quindi potuto comunicare la spesa annuale di bilancio.

Le autorità italiane hanno comunicato che la riduzione fiscale si applica a tutte le navi ormeggiate in porto munite di impianti elettrici con una capacità nominale installata di produzione superiore a 35 kW, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, il che significa che possono beneficiare della riduzione d'imposta tutte le navi adibite alla navigazione commerciale, indipendentemente dalle dimensioni o dalla bandiera.

Il motivo per cui l'ambito di applicazione della misura è stato limitato alle navi dotate di impianti elettrici aventi una capacità nominale installata superiore a 35 kilowatt è strettamente legato all'obiettivo ambientale perseguito. Le autorità italiane presumono che le navi dotate di sistemi elettrici a bassa capacità nominale ormeggiate in porto di norma ricorrano all'elettricità erogata direttamente da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto ("elettricità erogata da impianti di terra") e non a generatori elettrici autonomi attraverso i propri motori a combustione interna. Pertanto le navi aventi una capacità nominale inferiore a 35 kW ormeggiate nei porti non contribuiscono all'inquinamento. La misura fiscale in questione è destinata alle navi munite di sistemi elettrici di maggiore potenza, che solitamente tengono in funzione i propri generatori elettrici alimentati a combustibili fossili, proprio per incoraggiarle a utilizzare l'elettricità erogata da impianti di terra durante l'ormeggio in porto.

La misura non è accessibile alle imprese in difficoltà finanziarie o alle imprese destinatarie di ordini di recupero sulla base di una precedente decisione della Commissione che dichiara una misura di aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno.

Con la riduzione d'imposta l'Italia intende incentivare gli operatori in questione a sviluppare e utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto dalla combustione dei carburanti a bordo delle navi ormeggiate in porto nonché le emissioni di CO₂. L'applicazione di un'aliquota di imposta ridotta rafforzerebbe la competitività dell'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto all'uso degli oli combustibili bunker a bordo, che è esente da imposta.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La tassazione dell'elettricità è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dell'energia, in particolare dall'articolo 10. L'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), prevede un'esenzione fiscale obbligatoria per i prodotti energetici per la navigazione e per l'elettricità prodotta a bordo di un'imbarcazione. Gli articoli 5, 15 e 17 prevedono la possibilità per gli Stati membri di applicare differenziazioni d'imposta, comprese esenzioni e riduzioni, per determinati usi dell'elettricità. Tali disposizioni non prevedono tuttavia la tassazione ridotta dell'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia

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 italiane puntano a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate in porto che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale e a ridurre il rumore. La Commissione ha già raccomandato l'uso di elettricità erogata da reti elettriche terrestri quale alternativa alla produzione di energia elettrica per le navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi per l'ambiente². I beneficiari sarebbero quindi soggetti all'aliquota minima UE applicabile all'energia elettrica prevista dalla direttiva sulla tassazione dell'energia, pari a 0,50 EUR per MWh, elemento che può contribuire agli obiettivi strategici indicati.

La possibilità di introdurre un'agevolazione fiscale per l'energia elettrica erogata da impianti di terra può essere contemplata ai sensi dell'articolo 19 della direttiva, in quanto l'obiettivo di tale articolo è autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche.

L'Italia ha chiesto che la misura si applichi per il periodo massimo consentito dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva, vale a dire sei anni. In teoria, il periodo di applicazione della deroga dovrebbe essere abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori portuali e i fornitori di energia elettrica dall'avviare o continuare a effettuare i necessari investimenti negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica. Tale periodo darà la massima certezza del diritto possibile anche agli operatori delle navi, che devono pianificare i propri investimenti nelle attrezzature di bordo.

Tuttavia la deroga non dovrebbe compromettere i futuri sviluppi del vigente quadro giuridico e dovrebbe tener conto della revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e 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 e pubblicata il 14 luglio 2021³.

In tale contesto, sebbene sembri appropriato concedere l'autorizzazione per il periodo richiesto, la durata di validità della deroga potrebbe essere inferiore a quella richiesta se disposizioni generali in materia entreranno in vigore prima.

Norme in materia di aiuti di Stato

L'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR/MWh prevista dalle autorità italiane è pari al livello minimo di tassazione dell'UE applicabile all'elettricità per uso commerciale di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

La misura sembra perciò rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione (GEBR), che stabilisce le condizioni alle quali gli aiuti sotto forma di sgravi da imposte ambientali a norma della direttiva 2003/96/CE possono essere esonerati dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato. Non è tuttavia possibile stabilire in questa fase se tutte le condizioni di cui al suddetto regolamento siano soddisfatte e la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio non pregiudica l'obbligo degli Stati membri di

² 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, pag. 38).

³ Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione) del 14.7.2021, COM(2021)563 final 2021/0213 (CNS).

garantire la conformità con le norme in materia di aiuti di Stato e in particolare, nel caso di aiuti esentati, contemplate dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione⁴.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Politica in materia di ambiente e cambiamenti climatici

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica dell'UE in materia di ambiente e cambiamenti climatici. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo del combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente⁵ stabilisce all'articolo 13 che gli Stati membri provvedono affinché i livelli di alcuni inquinanti atmosferici siano mantenuti al di sotto dei valori limite e i valori obiettivo e altri standard di qualità dell'aria fissati nella direttiva siano rispettati. Per osservare questi obblighi gli Stati membri 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 sia incoraggiato nell'ambito della strategia generale per migliorare la qualità dell'aria. L'uso dell'elettricità erogata da impianti di terra è inoltre incoraggiato dalla direttiva (UE) 2016/802⁶ che disciplina il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. Ciò contribuirebbe anche al rispetto delle prescrizioni in materia di depositi di azoto ai sensi della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. A tal proposito le autorità italiane prevedono che le emissioni locali saranno ridotte dall'uso dell'elettricità erogata da impianti di terra.

La misura incoraggerebbe l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra per contribuire alla sostenibilità dei porti e del trasporto marittimo. È in linea con le ambizioni politiche dell'UE. L'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra nei porti europei è una delle misure proposte per conseguire gli obiettivi ambiziosi fissati nel Green Deal europeo.

È inoltre probabile che la misura permetta di ridurre le emissioni di CO₂, a condizione che il mix di energia elettrica prodotta dalla rete di terra, grazie alla maggiore efficienza del sistema e alla differenza di combustibili utilizzati, abbia un'intensità di carbonio inferiore rispetto all'elettricità prodotta a bordo con i combustibili bunker.

Politica energetica

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁷, che affronta la questione dell'installazione di impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica nei porti ove esista una domanda per tali impianti e i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente. Essa è stata inoltre

⁴ 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).

⁵ 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, pag. 1).

⁶ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

⁷ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

riconosciuta come un obiettivo di interesse comune per la concessione di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE⁸.

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 all'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porto è riconducibile al fatto che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale netta: fiscalmente esente non è solo il combustibile bunker a bordo 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 la stessa elettricità prodotta a bordo delle navi, di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della stessa direttiva. Sebbene quest'ultima esenzione possa essere giudicata, in sé, difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine pratico. In effetti, la tassazione dell'energia elettrica prodotta a bordo imporrebbe al proprietario (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore della nave di dichiarare la quantità di energia elettrica consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di elettricità 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 dal consumo di energia elettrica rappresenterebbe un gravoso onere amministrativo per i proprietari delle navi. Analoghe considerazioni valgono per le vie navigabili interne e il trattamento fiscale facoltativo di cui all'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva (effettivamente attuato dall'Italia). Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere all'Italia di applicare l'aliquota d'imposta ridotta.

Politica dei trasporti

La misura è conforme alla raccomandazione 2006/339/CE della Commissione finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti dell'Unione⁹ nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"¹⁰.

Mercato interno e concorrenza leale

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

Per quanto riguarda la concorrenza tra gli operatori navali, va innanzitutto indicato che secondo le autorità italiane attualmente non vi sono navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici aventi una capacità nominale installata superiore a 35 kW che utilizzano elettricità erogata da impianti a terra. Si assisterebbe pertanto a significative distorsioni della concorrenza solo tra le navi che abbiano optato per l'elettricità erogata da impianti di terra,

⁸ C(2014) 2231 final del 9 aprile 2014.

⁹ 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, pag. 38).

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, COM(2009) 8 def. del 21 gennaio 2009.

beneficiando quindi della misura richiesta, e quelle che invece continuano ad utilizzare l'elettricità prodotta a bordo. Sebbene sia molto difficile fare previsioni accurate dei costi, che dipendono in ampia misura dalle fluttuazioni del prezzo del greggio, le più recenti valutazioni disponibili 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 terra¹¹ a livelli inferiori ai costi di produzione a bordo e pertanto non costituirebbe in alcun caso un significativo vantaggio concorrenziale per gli operatori di navi che usano l'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto agli 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 l'Italia rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE per l'elettricità per uso commerciale.

Inoltre, come già detto, gli operatori delle navi che ricevono l'energia elettrica erogata da impianti di terra tassata al livello minimo previsto dalla direttiva 2003/96/CE non beneficiano, in linea di principio, di un vantaggio economico rispetto agli operatori che generano la propria energia elettrica a bordo perché tale energia elettrica è esente da imposte. Secondo le autorità italiane la sostituzione dell'energia generata a bordo con l'energia elettrica erogata da impianti di terra tassata al livello minimo applicabile non si tradurrebbe in un vantaggio complessivo significativo in termini di costi¹².

Inoltre, l'accesso all'energia elettrica erogata da impianti di terra sarà disponibile per le navi in questione indipendentemente dalla loro bandiera, ossia non sarà concesso un trattamento fiscale più vantaggioso agli operatori economici nazionali rispetto ai loro concorrenti di altri Stati membri dell'UE.

In merito alla concorrenza tra porti, si può prevedere che sarà trascurabile l'eventuale impatto sugli scambi commerciali tra gli Stati membri che potrebbe derivare da un possibile cambio di rotta da parte delle navi per poter utilizzare elettricità erogata da impianti di terra cui sia applicata un'aliquota di imposta ridotta. 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 economico dell'elettricità prodotta a bordo nonostante la riduzione d'imposta, è altrettanto improbabile che quest'ultima 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.

La restrizione consistente nell'applicare l'aliquota fiscale ridotta alle forniture di elettricità erogata da impianti di terra di almeno di almeno 380 V alle navi potrebbe essere considerata una distorsione del mercato. Le autorità italiane hanno tuttavia indicato che non esistono forniture di elettricità erogata da impianti di terra inferiore a 380 V alle navi commerciali, in quanto tale tensione elettrica è fornita solo alle piccole imbarcazioni da diporto.

¹¹ 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. L'analisi dei costi è stata effettuata per i porti di Göteborg (Svezia), Juneau e Long Beach (Stati Uniti).

¹² Le autorità italiane presentano l'esempio di una nave di medie dimensioni dotata di sistemi elettrici aventi una capacità nominale installata totale di 200 kW: il beneficio economico derivato dall'applicazione dell'aliquota prevista di 0,5 EUR per MWh ammonterebbe - tenuto conto dell'aliquota nazionale attualmente applicabile e di un ragionevole fattore di simultaneità nell'uso dell'elettricità - a soli 30 EUR calcolati in riferimento a un giorno intero di ormeggio nel porto.

Salvo cambiamenti sostanziali del quadro e della situazione attuali, il periodo per il quale si propone l'autorizzazione ad applicare l'aliquota d'imposta ridotta è tale da rendere improbabile che l'analisi di cui ai paragrafi precedenti cambi prima della scadenza della misura.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

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

Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, il Consiglio gode di una competenza esclusiva, in quanto strumento di diritto derivato, per autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. In ogni caso, dato che il presente atto non è un progetto di atto legislativo, non dovrebbe essere trasmesso ai parlamenti nazionali ai sensi del protocollo n. 2 dei trattati per l'esame della conformità al principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione d'imposta non va al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo previsto.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Lo strumento proposto è una decisione di esecuzione del Consiglio. L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La misura non richiede la valutazione della legislazione vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dall'Italia e riguarda unicamente questo Stato membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

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 e non richiede una valutazione d'impatto.

Le informazioni comunicate dall'Italia indicano che la misura non inciderà sul gettito fiscale a breve termine. Come indicato in precedenza, le autorità italiane non hanno potuto stimare il

numero di beneficiari. L'aliquota d'imposta per l'elettricità erogata da impianti di terra sarà ancora superiore al livello minimo di tassazione previsto dalla direttiva 2003/96/CE. L'Italia prevede che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento dei suoi obiettivi ambientali e in particolare sulla riduzione delle emissioni e sul miglioramento della qualità dell'aria locale nelle città portuali.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dall'Italia e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non è necessario un piano attuativo. La presente proposta riguarda un'autorizzazione per una riduzione d'imposta concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta. Tale autorizzazione è concessa per un periodo limitato. L'aliquota d'imposta applicabile sarà pari al livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. La misura può essere valutata in caso di richiesta di proroga al termine del periodo di validità.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

La proposta non richiede documenti esplicativi riguardanti il recepimento.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 stabilisce che l'Italia sarà autorizzata ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'elettricità fornita direttamente alle imbarcazioni, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate nei porti italiani ("energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'aliquota d'imposta non deve essere inferiore a 0,50 EUR/MWh, ossia il livello minimo di tassazione dell'energia elettrica per uso commerciale fissato dalla direttiva. Non sarà possibile fornire elettricità a un'aliquota ridotta alle imbarcazioni private da diporto definite all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

L'articolo 2 stabilisce che l'autorizzazione richiesta è concessa per sei anni, dal 18 ottobre 2021 al 17 ottobre 2027, ossia il periodo massimo consentito dalla direttiva.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza l'Italia ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, un'aliquota d'imposta ridotta [a norma dell'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'elettricità¹, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera del 14 settembre 2020 l'Italia ha chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'elettricità fornita direttamente alle navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Con lettera del 12 maggio 2021 l'Italia ha comunicato ulteriori informazioni.
- (2) Attraverso l'aliquota d'imposta ridotta l'Italia mira a promuovere l'uso dell'elettricità erogata da impianti di terra, ritenuta un modo meno dannoso per l'ambiente per soddisfare le esigenze in termini di elettricità delle navi ormeggiate in porto rispetto al consumo dei combustibili bunker da parte di tali navi.
- (3) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso dei combustibili bunker da parte delle navi ormeggiate in porto, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra migliora la qualità dell'aria delle località portuali. Si prevede pertanto che l'aliquota d'imposta ridotta contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, salute e clima.
- (4) La concessione dell'autorizzazione all'Italia ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica erogata da impianti di terra non va oltre quanto necessario per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia elettrica, poiché nella maggior parte dei casi la produzione di elettricità a bordo continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione nel mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che durante la sua vigenza la misura determini significative distorsioni della concorrenza e pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.
- (5) Al fine di consentire agli operatori portuali e navali nonché ai distributori e ai ridistributori di energia elettrica di continuare a promuovere l'uso di elettricità erogata

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

da impianti di terra, è appropriato autorizzare l'Italia ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta a tale tipo di elettricità.

- (6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ciascuna autorizzazione concessa a norma di tale disposizione deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Per garantire che il periodo di autorizzazione sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori economici interessati dall'effettuare i necessari investimenti, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per sei anni a decorrere dal 18 ottobre 2021. Tuttavia l'autorizzazione dovrebbe cessare di applicarsi dalla data di applicazione di eventuali disposizioni generali sulle agevolazioni fiscali per l'energia elettrica erogata da impianti di terra adottate dal Consiglio, ai sensi dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, qualora tali disposizioni diventino applicabili prima della data finale di applicazione dell'autorizzazione richiesta.
- (7) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'Italia è autorizzata ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'elettricità direttamente erogata alle navi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate in porto ("elettricità erogata da impianti di terra"), a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

La presente decisione si applica dal 18 ottobre 2021 al 17 ottobre 2027.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dovesse stabilire disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra, la presente decisione cesserà di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle disposizioni in questione.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente