



Bruxelles, 29.4.2021
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza i Paesi Bassi ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto 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.

I Paesi Bassi hanno chiesto di essere autorizzati ad applicare, per un periodo di sei anni, un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica fornita agli impianti a terra che erogano elettricità alle navi ormeggiate, diverse dalle imbarcazioni private da diporto. L'obiettivo della presente proposta è concedere tale autorizzazione con una deroga valida, come richiesto, fino al 30 giugno 2027.

Con lettera del 10 agosto 2020 le autorità olandesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare la misura.

I Paesi Bassi chiedono l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR/MWh, pari all'aliquota minima d'imposizione per la fornitura di elettricità agli impianti che forniscono elettricità interamente o quasi interamente (90 % o più) alle navi che non sono imbarcazioni private da diporto. L'aliquota ridotta si applica solo se l'impianto ha un collegamento diretto con la rete elettrica, al fine di garantire la corretta applicazione dell'aliquota ridotta.

Il periodo di validità della richiesta, che decorre dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2027, rientra nel periodo massimo consentito dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

Tale riduzione intende fornire un incentivo economico per promuovere la diffusione e l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra allo scopo di contribuire alla sostenibilità dei porti e della navigazione, ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città portuali, migliorare la qualità dell'aria locale e ridurre il rumore, a vantaggio della salute degli abitanti.

L'obiettivo della misura che sarà applicata dai Paesi Bassi è anche ridurre l'impatto ambientale globale del trasporto per vie navigabili.

Con la misura richiesta i Paesi Bassi intendono 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.

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

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, che è stato recepito nel diritto olandese.

Le autorità olandesi hanno comunicato che la riduzione fiscale si applica a tutte le navi diverse dalle imbarcazioni private da diporto, il che significa che tutte le navi adibite alla navigazione commerciale, indipendentemente dalle dimensioni o dalla bandiera, possono beneficiare della riduzione d'imposta. In alcuni porti vigono divieti per i generatori destinati alla navigazione interna.

Come indicato nella richiesta, nel settore della navigazione interna la maggior parte delle circa 12 500 imbarcazioni nazionali e internazionali ad essa adibite utilizzano energia elettrica prodotta a terra, che è disponibile nella maggior parte degli ormeggi lungo i corridoi principali. Attualmente nel settore marittimo esistono pochissimi impianti di terra per la produzione di energia elettrica; l'uso di tale energia per navi marittime di grandi dimensioni è limitato a una sola nave roll on-roll off e a navi da pesca (pescherecci da traino) nei porti di Scheveningen e IJmuiden. Tuttavia le autorità olandesi prevedono di aumentare la disponibilità di elettricità erogata da impianti di terra per le navi marittime.

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.

La spesa annua di bilancio è stimata a 1 milione di EUR.

I Paesi Bassi hanno chiesto che l'autorizzazione venga accordata fino al 30 giugno 2027, a decorrere dal 1° luglio 2021, entro il termine massimo previsto dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Con la riduzione d'imposta i Paesi Bassi intendono incentivare gli operatori in questione a sviluppare e utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico 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 dei 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.

La misura costituisce un aiuto di Stato e rientra nell'ambito di applicazione della legislazione dell'Unione in materia, in particolare del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione².

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 olandesi puntano 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 e a ridurre il rumore. La Commissione ha 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'ambiente³. 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.

I Paesi Bassi hanno 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 prevista della direttiva sulla tassazione dell'energia e dell'eventuale adozione da parte del Consiglio di un atto giuridico basato su una proposta di modifica della direttiva sulla tassazione dell'energia presentata dalla Commissione. Tale riesame segue la valutazione della direttiva sulla tassazione dell'energia⁴ e le conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia del 28 novembre 2019⁵. Nelle sue conclusioni il Consiglio ha invitato la Commissione ad analizzare e valutare le opzioni possibili al fine di pubblicare a tempo debito una proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e ha invitato la Commissione a prendere in considerazione in

² 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.

³ 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).

⁴ SWD(2019) 329 final.

⁵ Conclusioni del Consiglio del 28 novembre 2019, 14608/19 FISC 458.

particolare l'ambito di applicazione della direttiva, le aliquote minime e le riduzioni e le esenzioni fiscali specifiche.

In tali circostanze, se da una parte è opportuno concedere l'autorizzazione per il periodo richiesto, la validità della deroga dovrebbe essere subordinata all'entrata in vigore prima della fine di giugno 2027 di disposizioni generali in materia.

Norme in materia di aiuti di Stato

L'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR/MWh prevista dalle autorità olandesi 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 (GBER), 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 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 Commissione.

Come indicato nella richiesta, le autorità olandesi informeranno la Commissione della misura entro 20 giorni lavorativi dalla sua entrata in vigore.

- **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 di combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali e a ridurre il rumore. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente⁶ 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) 2016/802⁷ 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 tale riguardo le autorità olandesi si aspettano che a livello locale le emissioni di inquinanti atmosferici (NO_x, SO_x, PM10, PM2,5) derivanti dalla produzione di elettricità a bordo potrebbero essere ridotte del 95 % utilizzando l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri.

⁶ 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).

⁷ 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).

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 combustibili bunker. A tale proposito le autorità olandesi hanno sottolineato che, mentre il risparmio effettivo delle emissioni di CO₂ dipende dalla qualità dell'energia elettrica utilizzata, nel mix energetico olandese i risparmi stimati sarebbero compresi tra il 28 % e il 67 %, in funzione del carico del generatore, e che tale percentuale è destinata ad aumentare in futuro.

Politica energetica

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁸, 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 riconosciuta come un obiettivo di interesse comune per la concessione di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE⁹.

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 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'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 o all'operatore della nave (spesso stabilito in un paese terzo) 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 la navigazione sulle vie navigabili interne e il trattamento fiscale facoltativo di cui all'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva (effettivamente attuato dai Paesi Bassi). Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere ai Paesi Bassi di applicare l'aliquota d'imposta ridotta.

⁸ 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).

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

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'Unione¹⁰ nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"¹¹.

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, 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.

Riguardo alla concorrenza tra operatori di navi, va ricordato innanzitutto che sono poche le navi che fanno attualmente uso di energia elettrica erogata da impianti di terra su base commerciale. Si assisterebbe pertanto a significative distorsioni della concorrenza solo tra le navi che abbiano optato per l'elettricità erogata da impianti di terra, 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 terra a livelli inferiori ai costi di produzione a bordo¹² 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 i Paesi Bassi rispetteranno 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. Un'aliquota ridotta per l'elettricità erogata da impianti di terra ridurrà la differenza di trattamento fiscale tra l'elettricità erogata da impianti di terra e i prodotti energetici (minerali) utilizzati per produrre elettricità a bordo.

I fornitori di energia elettrica sono soggetti all'imposta sull'energia e alla sovrattassa sull'energia sostenibile (*Opslag Duurzame Energie*, ODE). Nella loro dichiarazione relativa all'imposta sull'energia essi applicano direttamente l'aliquota ridotta. I beneficiari diretti sono i

¹⁰ 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).

¹¹ 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.

¹² Cfr. Commissione europea – Direzione generale Ambiente, *Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 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).

gestori degli impianti che forniscono elettricità alle navi ormeggiate. Si prevede che gli operatori trasferiranno in tutto o in parte il vantaggio finanziario agli utenti dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, che sono i proprietari di imbarcazioni adibite alla navigazione interna e di navi adibite alla navigazione marittima. Gli utenti esistenti e i loro rappresentanti insisteranno sul fatto che le autorità portuali hanno interesse a rendere l'energia elettrica erogata da impianti di terra attraente dal punto di vista finanziario per gli utenti.

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. Le autorità olandesi ritengono che la scelta dei porti dipende dalla destinazione delle merci più che dalla riduzione dei costi di ormeggio conseguente alla riduzione d'imposta applicata all'energia elettrica erogata da impianti di terra.

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**

L'atto 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 comporta la valutazione della normativa vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dai Paesi Bassi e concerne solo 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.

Dalle informazioni fornite dai Paesi Bassi risulta che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale e che l'aliquota di imposta sull'energia elettrica generata da impianti di terra rimarrà comunque al di sopra del livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE. I Paesi Bassi prevedono che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento degli obiettivi ambientali e, in particolare, sul miglioramento della qualità dell'aria locale e sulla riduzione dell'inquinamento acustico nelle città portuali.

Più in dettaglio, sulla base di una stima del costo delle agevolazioni fiscali concesse dalla misura, le autorità olandesi prevedono nei prossimi anni una perdita di gettito fiscale di 1 milione di EUR all'anno, a fronte di contestuali benefici per l'ambiente che possono essere significativi. Le autorità olandesi hanno sottolineato che, mentre il risparmio effettivo delle emissioni di CO₂ dipende dalla qualità dell'energia elettrica utilizzata, i risparmi stimati sarebbero compresi tra il 28 % e il 67 %, in funzione del carico del generatore, e che tale percentuale è destinata ad aumentare in futuro. Inoltre le autorità olandesi prevedono che le emissioni locali di inquinanti atmosferici derivanti dalla produzione di elettricità a bordo possano essere ridotte del 95 %; anche l'inquinamento acustico, i livelli di vibrazione e i depositi di azoto potrebbero essere notevolmente ridotti.

- **Adeguatezza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dai Paesi Bassi 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 europea. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di controllo, 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 fino al 30 giugno 2027. 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 i Paesi Bassi saranno autorizzati ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'elettricità fornita direttamente alle imbarcazioni, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate nei porti ("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 a decorrere dal 1° luglio 2021 fino al 30 giugno 2027, come richiesto dai Paesi Bassi, entro il periodo massimo di 6 anni consentito dalla direttiva.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza i Paesi Bassi ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto 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 10 agosto 2020 i Paesi Bassi hanno chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica fornita direttamente alle navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (2) Con l'aliquota ridotta che intendono applicare i Paesi Bassi mirano a promuovere ulteriormente la diffusione e l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra. L'uso di questo tipo di energia elettrica è considerato, sotto il profilo ambientale, una modalità meno dannosa per soddisfare il fabbisogno di energia elettrica delle navi ormeggiate nei porti, rispetto all'utilizzo di combustibili bunker da parte di tali navi.
- (3) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker da parte delle navi ormeggiate, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali e a ridurre il rumore. Date le condizioni specifiche della struttura della produzione di energia elettrica nei Paesi Bassi, si prevede in particolare che l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri al posto di quella generata da combustibili bunker contribuirà a ridurre le emissioni di CO₂ e di altri inquinanti atmosferici e l'inquinamento acustico. Si prevede pertanto che la misura contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, salute e clima.
- (4) La concessione dell'autorizzazione ai Paesi Bassi 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

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

sua vigenza la misura determini significative distorsioni della concorrenza e pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

- (5) 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 dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2027. 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 del 30 giugno 2027.
- (6) 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 autorizzano i Paesi Bassi ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica erogata direttamente da reti elettriche terrestri alle navi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate in porto, 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 1° luglio 2021 al 30 giugno 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

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*