



Bruxelles, 14.9.2020  
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Francia ad applicare sull'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'elettricità<sup>1</sup> ("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.

La Francia ha chiesto di essere autorizzata ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sul consumo finale per l'energia elettrica fornita direttamente alle navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne (compresi i pescherecci) diverse dalle imbarcazioni private da diporto<sup>2</sup> ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra")<sup>3</sup>. L'obiettivo della presente proposta è concedere tale autorizzazione con una deroga valida, come richiesto, fino al 31 dicembre 2025.

Con lettera del 7 agosto 2019 le autorità francesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare la misura. Ulteriori informazioni e chiarimenti sono stati forniti il 4 marzo 2020 e il 30 aprile 2020.

La Francia chiede l'autorizzazione ad applicare un'aliquota ridotta di 0,50 EUR/MWh, pari all'aliquota minima d'imposta sull'energia elettrica per uso commerciale prevista dalla direttiva, all'elettricità erogata da impianti di terra alle navi operanti esclusivamente a fini commerciali (compresa la pesca) nei mari e nelle acque interne dell'Unione.

Il periodo di validità della richiesta, che decorre dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2025, rientra nel periodo massimo consentito dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

Tale riduzione intende 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, migliorare la qualità dell'aria locale e ridurre il rumore, a vantaggio della salute degli abitanti.

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

Con la misura richiesta la Francia intende incentivare l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, ritenuta un'alternativa meno inquinante rispetto alla produzione di energia

---

<sup>1</sup> GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

<sup>2</sup> Il concetto di "imbarcazioni private da diporto" è definito all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

<sup>3</sup> Inoltre, come chiarito dalle autorità francesi, l'aliquota d'imposta ridotta sul consumo di energia elettrica dovrebbe applicarsi anche all'energia elettrica fornita dai gruppi di produzione di energia elettrica (strutture mobili) utilizzando GNL (gas naturale liquefatto).

elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto. Come indicato nella richiesta, in Francia l'aliquota standard per l'energia elettrica è pari a 22,50 EUR/MWh. Lo sgravio fiscale richiesto ammonta a 22,00 EUR/MWh. Di conseguenza, i beneficiari sarebbero soggetti all'aliquota minima UE applicabile all'energia elettrica prevista dalla direttiva sulla tassazione dell'energia, pari a 0,50 EUR per MWh (come specificato all'articolo 10, paragrafo 1, e alla tabella C dell'allegato I della direttiva).

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 a bordo delle navi ormeggiate in porto. Possono applicare detta esenzione 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. La Francia ha confermato il recepimento di quest'ultima esenzione facoltativa<sup>4</sup>.

Le autorità francesi 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 casi può esservi l'obbligo per le imbarcazioni di utilizzare energia elettrica erogata da impianti di terra.

Come indicato nella richiesta, il numero stimato di beneficiari è di circa 7 000 (comprese le società di trasporto marittimo e interno, nonché il settore della pesca). Si tratta di un numero massimo potenziale di beneficiari a lungo termine collegato a un aumento stimato della realizzazione dei sistemi di allacciamento all'elettricità erogata da impianti di terra. Il numero di terminali per la fornitura di energia elettrica erogata da impianti di terra attualmente utilizzati è limitato (circa 230), principalmente nel settore pubblico della navigazione interna, ed è destinato al trasporto di merci e passeggeri. Attualmente non vi sono terminali per i pescherecci<sup>5</sup>.

Come stima della spesa fiscale della misura, le autorità francesi hanno calcolato la perdita di gettito fiscale sulla base della quantità di elettricità consumata, dell'importo dell'agevolazione fiscale richiesta e del numero di terminali. Il consumo di energia elettrica di tali terminali è di circa 12 000 MWh/anno e l'esenzione fiscale sarebbe pari a 22,00 EUR/MWh (l'aliquota normale, come indicato in precedenza, è di 22,50 EUR/MWh): ne consegue una perdita di gettito fiscale pari a circa 270 000 EUR. Considerando il numero crescente di terminali (dai 230 attuali a circa 256 nel prossimo futuro), si stima per il prossimo periodo una perdita effettiva di circa 300 000 EUR.

La Francia ha chiesto che l'autorizzazione venga accordata fino al 31 dicembre 2025, a decorrere dal 1° gennaio 2020, entro il termine massimo previsto dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Con la riduzione d'imposta la Francia intende incentivare gli operatori in questione a sviluppare e utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre

---

<sup>4</sup> Inoltre, le autorità francesi hanno sottolineato che un'aliquota ridotta dell'imposta nazionale sul consumo finale di energia elettrica si applica già al trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia, metropolitana, tram, autobus ibridi ricaricabili o elettrici e filobus.

<sup>5</sup> Le autorità francesi hanno fornito un elenco di diversi porti interessati all'uso o all'installazione futura di terminali per la fornitura di energia elettrica erogata da impianti di terra, sia marittimi che di navigazione interna.

l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalla combustione dei carburanti a bordo delle navi ormeggiate in porto, nonché le emissioni di CO<sub>2</sub>. L'applicazione di un'aliquota d'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 nonché per l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni. 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'UE in materia, in particolare del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione<sup>6</sup>.

*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 francesi 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'ambiente<sup>7</sup>. Attualmente l'aliquota normale nazionale per l'energia elettrica è pari a 22,50 EUR/MWh; lo sgravio fiscale richiesto ammonta a 22,00 EUR/MWh. 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, e ciò contribuirebbe quindi agli obiettivi strategici indicati.

La possibilità di introdurre un'agevolazione fiscale per l'energia elettrica erogata da impianti di terra può essere considerata 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.

La Francia 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

---

<sup>6</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.

<sup>7</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).

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. Il riesame segue la valutazione della direttiva sulla tassazione dell'energia<sup>8</sup> e le conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia a partire dal 28 novembre 2019<sup>9</sup>. 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; ha inoltre invitato la Commissione a prendere in considerazione in particolare il campo di applicazione della direttiva, le aliquote minime e le riduzioni e le esenzioni fiscali specifiche.

Considerate le circostanze, pur ritenendo adeguato concedere l'autorizzazione per il periodo richiesto, è opportuno che la validità della deroga sia subordinata all'entrata in vigore di disposizioni generali in materia prima della fine del 2025.

Le autorità francesi hanno sottolineato che sono necessarie misure supplementari (quali misure di regolamentazione per ridurre i costi di connessione o per consentire, in alcuni casi, l'introduzione dell'obbligo di utilizzare l'elettricità erogata da impianti di terra, nonché altri strumenti giuridici per coinvolgere ulteriormente e più strettamente i settori pubblico e privato), mentre alcune misure di regolamentazione sono già in vigore. L'obiettivo di queste misure è, tra l'altro, migliorare le condizioni quadro per l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra nei porti.

#### *Norme sugli aiuti di Stato,*

L'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR per MWh prevista dalle autorità francesi 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, 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 sono 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, con il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

---

<sup>8</sup> SWD(2019) 329 final.

<sup>9</sup> Conclusioni del Consiglio del 28 novembre 2019 (14608/19), FISC 458.

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

*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 effettivamente a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali e a ridurre il rumore. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente<sup>10</sup> stabilisce che gli Stati membri provvedono affinché i livelli di alcuni inquinanti atmosferici siano mantenuti al di sotto dei valori limite, dei valori obiettivo e di altri standard di qualità dell'aria fissati nella direttiva. Per osservare questo obbligo 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 sarà 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) 2016/802<sup>11</sup> che disciplina il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Secondo le autorità francesi, la misura dovrebbe inoltre portare a una riduzione globale dell'inquinamento, stimata sulla base del consumo effettivo di elettricità erogata da impianti di terra nel 2019.

Nel trasporto marittimo questo consumo era di circa 10 400 MWh; il consumo equivalente di olio combustibile pesante in base ai dati disponibili avrebbe generato:

- 4 472 kg di emissioni di SO<sub>x</sub>,
- 135 200 kg di emissioni di NO<sub>x</sub>;
- 5 919 kg<sub>PM2.5</sub> di particolati.

In termini di emissioni di gas a effetto serra, un consumo equivalente di olio combustibile pesante avrebbe emesso 3 369 600 kg di CO<sub>2</sub>.

Per quanto riguarda il trasporto per vie navigabili interne, dato che il consumo di elettricità erogata da impianti di terra è di 1 800 MWh, un consumo equivalente di diesel non stradale avrebbe causato emissioni inquinanti dell'ordine di:

- 155,56 kg di SO<sub>x</sub>,
- 1 101,6 kg di NO<sub>x</sub>,
- 584,56 kg di particelle fini (di cui 553,71 kg di PM<sub>2,5</sub>).

Per quanto riguarda i gas a effetto serra, il consumo equivalente di gasolio avrebbe generato 553 780 kg di CO<sub>2</sub>.

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

D'altro lato, per quanto riguarda l'energia elettrica prodotta dalla rete terrestre e l'impatto stimato delle fonti di energia rinnovabile, la Francia ha sottolineato che nel mix energetico nazionale la quota di energia da fonti rinnovabili è aumentata di circa 4 punti percentuali negli ultimi dieci anni, passando dal 6,6 % nel 2007 al 10,7 % nel 2017. L'energia rinnovabile rappresenta quindi la quarta fonte di energia primaria nel 2017, dopo il nucleare (40,0 %), i prodotti petroliferi (28,9 %) e il gas (15,7 %). Al di là di questa tendenza, il consumo primario di energia rinnovabile varia da un anno all'altro, in funzione di diversi fattori<sup>12</sup>.

### *Politica energetica*

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>13</sup> 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, del TFUE<sup>14</sup>.

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 in porto 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'elettricità prodotta a bordo delle navi (cfr. articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della stessa direttiva). Benché quest'ultima esenzione possa essere giudicata 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 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 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 dalla Francia). Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Francia 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 energia elettrica erogata da impianti di terra per le navi ormeggiate

---

<sup>12</sup> Inoltre, per quanto riguarda il summenzionato utilizzo del GNL per produrre e fornire energia elettrica erogata da impianti di terra, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> è stimata al 22 % (rispetto all'uso di carburante usato per la navigazione).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> C(2014) 2231 final del 9 aprile 2014.

nei porti dell'Unione<sup>15</sup> nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"<sup>16</sup>.

### *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 navi ormeggiate in porto, ossia la produzione a bordo e l'energia 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 bordo<sup>17</sup> 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 la Francia 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 il parere delle autorità francesi, 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 significativo in termini di costi<sup>18</sup>.

Inoltre, l'accesso all'elettricità erogata da impianti di terra sarà disponibile per le navi in questione indipendentemente dalla loro bandiera senza dar luogo ad un trattamento fiscale più

---

<sup>15</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>16</sup> 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 definitivo del 21 gennaio 2009.

<sup>17</sup> 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](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).

<sup>18</sup> In termini di confronto dei costi, secondo le autorità francesi, il prezzo di acquisto dell'energia elettrica fornita attraverso i terminali di terra è di circa 0,10 EUR/kWh; Per il trasporto per vie navigabili interne, la tariffa nazionale applicata da VNF (*Voies navigables de France*) e da alcuni altri porti per l'utilizzo dei terminali è pari a 0,20 EUR/kWh (compreso il prezzo di acquisto dell'energia elettrica). D'altro canto, il costo minimo di un kWh per il gasolio è di circa 0,2192 EUR (vie navigabili interne) e di circa 0,0953 EUR per l'olio combustibile pesante (trasporto marittimo).



vantaggioso per gli 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 d'imposta ridotta. In una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'energia elettrica erogata da impianti di terra diventi, almeno a breve termine, più economica di quella prodotta a bordo nonostante la riduzione fiscale, è altrettanto improbabile che la riduzione dell'aliquota d'imposta 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 francesi sostengono che altri fattori (come la destinazione delle merci) intervengono nella selezione dei porti, e che pertanto la mera disponibilità di energia elettrica erogata da impianti di terra soggetta a un'aliquota ridotta non risulta determinante.

Il periodo per il quale si propone l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta, tranne che vi siano cambiamenti significativi del quadro e della situazione attuali, rende improbabile che l'analisi svolta nei paragrafi precedenti cambi prima della data di 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 del TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 del 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 fiscale 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 dalla Francia 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 dalla Francia risulta che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale (come menzionato sopra, si calcola un mancato gettito di circa 300 000 EUR per il prossimo periodo) e che l'aliquota d'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. La Francia prevede che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento dei suoi obiettivi ambientali e, in particolare, sulla riduzione delle emissioni (la relativa stima figura sopra), sul miglioramento della qualità dell'aria locale e sulla riduzione del rumore nelle città portuali.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dalla Francia 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 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. Essa è concessa per un periodo limitato fino al 31 dicembre 2025. 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 una 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 la Francia sarà autorizzata ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'elettricità fornita direttamente alle imbarcazioni, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate nei porti francesi ("energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'aliquota d'imposta non deve essere inferiore a 0,50 EUR per 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° gennaio 2020 e fino al 31 dicembre 2025, come richiesto dalla Francia, entro il periodo massimo di 6 anni consentito dalla direttiva.

Proposta di

## **DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Francia ad applicare sull'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'elettricità<sup>1</sup>, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera del 7 agosto 2019 la Francia ha chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Le autorità francesi hanno fornito ulteriori informazioni e chiarimenti in data 4 marzo 2020 e 30 aprile 2020.
- (2) Con l'aliquota ridotta che intende applicare, la Francia mira 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 al consumo di combustibili bunker.
- (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. Viste le condizioni specifiche che caratterizzano la struttura interessata di produzione dell'elettricità in Francia, l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra anziché di quella generata da combustibili bunker dovrebbe in particolare permettere una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, di altri inquinanti atmosferici e del rumore. 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 alla Francia dell'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra non eccede quanto è necessario per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo di energia elettrica continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione del

---

<sup>1</sup> GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

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.

- (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° gennaio 2020 al 31 dicembre 2025. 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 31 dicembre 2025.
- (6) Per consentire agli operatori portuali e delle navi, nonché ai distributori e ai ridistributori di energia elettrica, di promuovere l'energia elettrica erogata da impianti di terra, è opportuno garantire che la Francia applichi la riduzione fiscale, come richiesto, a decorrere dal 1° gennaio 2020.
- (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*

Si autorizza la Francia ad applicare un'aliquota d'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*

La presente decisione si applica dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2025.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 del TFUE 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 francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*