



Bruxelles, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta 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 direttiva, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

In virtù della decisione di esecuzione 2014/722/UE del Consiglio del 14 ottobre 2014² (preceduta dalla decisione di esecuzione 2011/445/UE del Consiglio del 12 luglio 2011³), la Germania è già stata autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto⁴ ("energia elettrica erogata da impianti di terra").

L'obiettivo della presente proposta è prorogare tale autorizzazione come richiesto dalla Germania, dato che la deroga in vigore scade il 16 luglio 2020.

Con lettera del 29 gennaio 2020 le autorità tedesche hanno comunicato alla Commissione la loro intenzione di prorogare l'attuale misura fino al 31 dicembre 2025. Informazioni complementari sono state inviate con lettera del 30 aprile 2020.

La Germania chiede il rinnovo dell'autorizzazione ad applicare un'aliquota di imposta ridotta di 0,50 EUR per MWh, pari all'aliquota minima di imposta sull'energia elettrica per uso commerciale prevista dalla direttiva, per fornire elettricità lungo le coste alle navi⁵ operanti esclusivamente a fini commerciali (compresa la pesca) nei mari e nelle acque interne dell'Unione⁶.

Il periodo di validità richiesto va dal 17 luglio 2020 al 31 dicembre 2025, è in continuità con l'attuale deroga e rientra nel termine massimo previsto dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

Tale riduzione intende continuare a fornire un incentivo economico per promuovere l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città portuali, migliorare la qualità dell'aria a livello locale e ridurre l'inquinamento acustico a beneficio della salute degli abitanti.

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

² GU L 300 del 18.10.2014, pag. 55.

³ GU L 191 del 22.7.2011, pag. 22.

⁴ Il concetto di "imbarcazioni private da diporto" è definito all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

⁵ Nella richiesta sono indicate tutte le imbarcazioni a motore per la navigazione marittima o fluviale di cui al capitolo 89 della nomenclatura combinata.

⁶ Come specificato nella legislazione nazionale, la misura non si applica all'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi durante la loro permanenza in un cantiere navale.

L'obiettivo della misura che dovrà essere applicata dalla Germania è inoltre ridurre l'impatto ambientale del trasporto per vie navigabili.

Con la misura richiesta la Germania intende mantenere un incentivo all'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri, considerata un'alternativa meno inquinante rispetto alla generazione di elettricità a bordo delle navi ormeggiate nei porti. Come indicato nella richiesta, in Germania l'aliquota ordinaria della tassa sull'elettricità è pari a 20,50 EUR per MWh. Lo sgravio fiscale è attualmente pari a 20,00 EUR per MWh. Ciò significa che i beneficiari sono 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, per l'uso commerciale). La Germania autorizza la concessione dell'agevolazione fiscale sia come riduzione dell'aliquota d'imposta alla fornitura (in questo caso è necessario un permesso) sia come rimborso fiscale.

D'altro canto, in conformità all'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 e possono applicare detta esenzione anche nel caso di elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni per la navigazione nelle vie navigabili interne a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva. La Germania ha confermato il recepimento di quest'ultima esenzione facoltativa.

Le autorità tedesche hanno comunicato che la riduzione fiscale si applicherà 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. Le navi non sono tuttavia obbligate a utilizzare l'elettricità erogata da impianti di terra.

Come indicato nella richiesta, dall'entrata in vigore del regime nel 2011 il numero di beneficiari è notevolmente aumentato; nel settore della navigazione interna, quasi tutte le imbarcazioni sono in grado di acquistare energia elettrica erogata da impianti di terra; nel settore marittimo esistono attualmente pochissimi impianti, non destinati ai traghetti che operano collegamenti con le isole. Inoltre, sulla base dei dati disponibili, nelle acque interne vi sono 454 impianti operativi, 385 in fase di progetto e un potenziale per altri 115 impianti. Nei porti marittimi esistono 240 impianti operativi (di cui 237 per i servizi di traghetto per le isole), 30 in fase di progetto (soprattutto per le navi da crociera e le portacontainer) e un potenziale per altri 32 impianti.

Per stimare il costo della misura di agevolazione fiscale, le autorità tedesche hanno calcolato la perdita di gettito fiscale sulla base della quantità di elettricità consumata in relazione al vantaggio e l'importo del vantaggio fiscale. Lo sgravio fiscale ammonta attualmente a 20,00 EUR per MWh (l'aliquota normale, come menzionato in precedenza, è pari a 20,50 EUR per MWh). Nel 2019 79 302 MWh di elettricità sono stati erogati da impianti di terra nei porti. Tenendo conto degli sgravi fiscali, nel 2019 la perdita di gettito fiscale è risultata pari a 1,586 milioni di EUR. Ipotizzando che, a seguito delle misure di sostegno, in futuro aumenti l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri, per gli anni a venire si stima una perdita di gettito fiscale di 2 milioni di EUR per anno.

La Germania ha chiesto che l'autorizzazione venga accordata fino al 31 dicembre 2025, e a decorrere dal 17 luglio 2020, in modo da non interrompere l'attuale deroga e rispettando il termine massimo di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Con la riduzione d'imposta la Germania intende incentivare gli operatori di navi a 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, in particolare dall'articolo 10. L'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), prevede l'esenzione fiscale obbligatoria 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.

Secondo le autorità tedesche, la misura costituisce un aiuto di Stato e rientra nell'ambito di applicazione della legislazione dell'UE in materia; in particolare, il regime, che è stato ritenuto adeguato, è stato notificato a norma dell'articolo 25 del regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione⁷, sostituito ora dal regolamento (UE) n. 651/2014⁸ della Commissione, come meglio specificato in appresso.

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 tedesche mirano a continuare a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate nei porti che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale e a ridurre l'inquinamento acustico. 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'ambiente⁹. Attualmente l'aliquota ordinaria per l'energia elettrica è pari a 20,50 EUR per MWh; lo sgravio fiscale è attualmente pari a 20,00 EUR per MWh. Poiché i beneficiari sono soggetti all'aliquota minima di imposta dell'UE per l'energia elettrica prevista dalla direttiva sulla tassazione dell'energia, ovvero 0,50 EUR per MWh, la misura può continuare a contribuire all'obiettivo politico dichiarato.

⁷ Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria), GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3.

⁸ 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.

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).

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 Germania ha chiesto che la misura si applichi per quasi tutto il periodo massimo consentito dall'articolo 19, paragrafo 2, 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 dal continuare o avviare i necessari investimenti negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica. Il periodo in questione darà la massima certezza del diritto possibile anche agli operatori delle navi, che devono pianificare i propri investimenti nelle attrezzature di bordo.

La deroga non dovrebbe tuttavia compromettere i futuri sviluppi del vigente quadro giuridico e dovrebbe tener conto della prossima revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e l'eventuale adozione da parte del Consiglio di un atto giuridico basato sulla proposta di modifica della direttiva sulla tassazione dell'energia presentata dalla Commissione. Il presente riesame fa seguito alla valutazione della direttiva sulla tassazione dell'energia¹⁰ e alle conclusioni del Consiglio sul quadro UE per la tassazione dell'energia del 28 novembre 2019¹¹. Nelle sue conclusioni il Consiglio aveva invitato la Commissione ad analizzare e valutare le possibili opzioni al fine di pubblicare a tempo debito una proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e aveva esortato la Commissione a prendere in considerazione in particolare l'ambito di applicazione della direttiva, le aliquote minime e le riduzioni ed esenzioni fiscali specifiche.

Considerate le circostanze, se da un lato appare opportuno concedere l'autorizzazione per il periodo richiesto, dall'altro la validità della deroga dovrebbe essere subordinata all'entrata in vigore di disposizioni generali in materia prima della fine del 2025.

Le autorità tedesche, inoltre, hanno sottolineato che sono necessarie ulteriori misure (quali il taglio di altre componenti dell'elettricità, il prezzo giornaliero dei servizi, gli investimenti negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica e misure di regolamentazione) al fine di migliorare le condizioni quadro per l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri nei porti.

Norme sugli aiuti di Stato,

L'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR per MWh prevista dalle autorità tedesche 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. Le autorità tedesche sostengono che il regime è stato ritenuto appropriato a norma dell'articolo 25 del regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione¹² (la vecchia versione del regolamento generale di esenzione per categoria). Come indicato nella richiesta, il regime esistente è stato notificato alla Commissione l'11 novembre 2014 ai sensi del citato articolo 25 del regolamento generale di esenzione per categoria (vecchia versione). Tale disposizione è stata ora sostituita dall'articolo 44 del

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Conclusioni del Consiglio del 28 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

¹² Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria), GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3.

regolamento 651/2014/UE della Commissione¹³, 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. La presente proposta lascia impregiudicata l'eventuale valutazione della misura da parte della Commissione ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato. Inoltre, la proposta di una decisione di esecuzione del Consiglio lascia impregiudicato l'obbligo dello Stato membro di garantire il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, compreso il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

- **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 l'inquinamento acustico. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente¹⁴ 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 ulteriormente incoraggiato come uno degli elementi della strategia generale per migliorare la qualità dell'aria. L'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è inoltre incoraggiato dalla direttiva (UE) 2016/802¹⁵, che disciplina il tenore di zolfo nei combustibili marini.

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 tedesche hanno sottolineato che, mentre il risparmio effettivo delle emissioni di CO₂ dipende dalla qualità dell'energia elettrica utilizzata, nel mix energetico tedesco i risparmi stimati sarebbero nell'ordine del 30 % e che tale percentuale è destinata ad aumentare in futuro. Le autorità tedesche, inoltre, si aspettano che a livello locale le emissioni di inquinanti atmosferici (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) derivanti dalla produzione di elettricità a bordo potrebbero essere notevolmente ridotte utilizzando l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri e che anche le emissioni acustiche potrebbero essere significativamente ridotte.

Secondo le autorità tedesche, i motori delle navi generano per la produzione di energia elettrica le seguenti emissioni per kWh, che potrebbero pertanto essere ridotte per ogni kWh di energia elettrica erogata da impianti di terra:

¹³ 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

Tipo di nave	g CO2/kWh	g NOx/kWh	g SOx/kWh	g PM/kWh
Nave portacontainer	640	12,0	0,39	0,19
Nave gasiera/petroliera/chimichiera	704	12,5	0,43	0,18
Navi per il trasporto di merci solide alla rinfusa	699	13,0	0,43	0,18
Nave convenzionale polivalente	692	14,1	0,42	0,18
Nave da crociera	679	12,0	0,41	0,18
Altre navi marittime	737	—	0,45	0,18
Navi della navigazione interna	721	8,1	0,04	0,15
Veicoli utilizzati all'interno dei porti	726	—	0,04	0,15

Politica energetica

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹⁶ 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 TFUE¹⁷.

Va ricordato a questo punto 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 della nave (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore di dichiarare la quantità di energia elettrica consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di energia elettrica consumata nelle acque territoriali dello Stato membro in cui l'imposta è dovuta. Per i proprietari delle navi, produrre una dichiarazione per ogni Stato membro nelle cui acque territoriali l'elettricità sia stata consumata rappresenterebbe un gravoso onere amministrativo. Considerazioni analoghe

¹⁶ 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).

¹⁷ C(2014) 2231 final del 9 aprile 2014 (Aiuto di Stato SA.37322 (2013/N) – Germania Erogazione alternativa di energia elettrica per le navi da crociera nel porto di Amburgo (Altona – HafenCity)).

si applicano alla navigazione interna e al trattamento fiscale facoltativo conformemente all'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva (attuata dalla Germania). Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Germania di continuare ad applicare l'aliquota di 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 nei porti dell'Unione¹⁸, nonché alla comunicazione della Commissione relativa a obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi¹⁹.

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 molto 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 (in linea con i dati forniti dalla Germania) indicano che, nell'insieme, neanche la piena esenzione fiscale ridurrebbe, nella maggior parte dei casi, i costi operativi dell'energia elettrica erogata da impianti di terra a livelli inferiori ai costi di produzione a bordo²⁰ 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 Germania rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE per l'elettricità per uso commerciale.

Inoltre, come menzionato in precedenza, la Germania autorizza la concessione dell'agevolazione fiscale sia come riduzione dell'aliquota d'imposta sulla fornitura (in questo caso è necessario un permesso) sia come rimborso fiscale. In caso di applicazione della riduzione sulla fornitura, il fornitore di energia elettrica potrebbe non trasferire o trasferire solo in parte il vantaggio fiscale ottenuto al consumatore finale, ossia l'operatore portuale. Le

¹⁸ 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).

¹⁹ 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.

²⁰ Cfr. Commissione europea – Direzione generale Ambiente, "Service Contract on 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).

autorità tedesche ritengono tuttavia che tale vantaggio venga generalmente trasferito. Ciononostante, anche nei casi in cui la riduzione fiscale venga interamente trasferita agli operatori navali che ricevono energia elettrica erogata da impianti di terra tassata al livello minimo previsto dalla direttiva 2003/96/CE, questi non godono in realtà di alcun vantaggio economico rispetto agli operatori che generano l'energia elettrica di cui hanno bisogno a bordo, dal momento che tale energia è esente da imposta. Secondo le autorità tedesche, la sostituzione dell'energia generata a bordo con l'energia elettrica erogata da impianti di terra tassata al livello minimo applicabile non comporterebbe un vantaggio globale in termini di costi.

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 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 di 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 tedesche sostengono che altri fattori (quali la destinazione dei carichi o dei passeggeri o altri fattori economici) svolgono un ruolo nella scelta dei porti, di modo che la mera disponibilità dell'energia elettrica erogata da impianti di terra non sembra costituire un fattore decisivo.

Le autorità tedesche sottolineano altresì che l'uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri è limitato anche a causa dell'assenza di norme tecniche concordate a livello internazionale per il collegamento delle navi alla rete elettrica e, in alcuni casi, della mancanza di capacità di erogazione di elettricità da reti terrestri.

Il lasso temporale per il quale si propone di prorogare l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta rende improbabile che l'analisi condotta nei due precedenti paragrafi possa cambiare prima della data di scadenza della misura, a meno che non si verificano significativi mutamenti del quadro e della situazione attuali.

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 Germania e concerne unicamente questo Stato membro.

- **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta e non richiede una valutazione d'impatto.

Tuttavia, come accennato in precedenza, dalle informazioni fornite dalla Germania risulta che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale e che l'aliquota dell'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 Germania prevede che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento dei suoi obiettivi ambientali e, in particolare, sul miglioramento della qualità dell'aria locale e la 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 tedesche prevedono nei prossimi anni una perdita di gettito fiscale di 2 milioni di EUR per anno,

a fronte di contestuali benefici per l'ambiente che possono essere significativi. Le autorità tedesche hanno sottolineato che, mentre il risparmio effettivo delle emissioni di CO₂ dipende dalla qualità dell'energia elettrica utilizzata, nel mix energetico tedesco i risparmi stimati sarebbero nell'ordine del 30 % e che tale percentuale è destinata ad aumentare in futuro. Le autorità tedesche, inoltre, si aspettano che a livello locale le emissioni di inquinanti atmosferici (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) derivanti dalla produzione di elettricità a bordo

potrebbero essere notevolmente ridotte utilizzando l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri e che anche le emissioni acustiche potrebbero essere significativamente ridotte.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dalla Germania 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 che avrà termine il 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 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 dispone che la Germania sarà autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate nei porti tedeschi ("energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri"). 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 dispone che l'autorizzazione richiesta sia concessa con effetto a decorrere dal 17 luglio 2020 in continuità con l'attuale decisione di esecuzione 2014/722/UE del Consiglio fino al 31 dicembre 2025, nel rispetto del periodo massimo di 6 anni consentito dalla direttiva e come richiesto dalla Germania.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta 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 la decisione di esecuzione 2014/722/UE del Consiglio², la Germania è stata autorizzata ad applicare fino al 16 luglio 2020 un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (2) Con lettera del 29 gennaio 2020 la Germania ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (3) Con la riduzione di imposta che intende applicare, la Germania mira a continuare a promuovere l'utilizzo dell'elettricità 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.
- (4) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali e a ridurre l'inquinamento acustico. Date le condizioni specifiche della struttura della produzione di energia elettrica in Germania, 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.

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

² Decisione di esecuzione 2014/722/UE del Consiglio, del 14 ottobre 2014, che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 300 del 18.10.2014, pag. 55).

- (5) La concessione alla Germania dell'autorizzazione ad applicare un'aliquota di 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 continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione del mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che durante la sua vigenza la misura determini significative distorsioni della concorrenza: pertanto essa non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.
- (6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ciascuna autorizzazione concessa in virtù 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 del settore dall'effettuare i necessari investimenti, è opportuno concedere l'autorizzazione fino al 31 dicembre 2025. Tuttavia, la validità dell'autorizzazione dovrebbe cessare a decorrere dalla data di applicazione di eventuali disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra adottate dal Consiglio a norma dell'articolo 113, o di qualsiasi altra disposizione pertinente, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che dovessero entrare in vigore prima del 31 dicembre 2025.
- (7) Al fine di garantire la certezza del diritto agli operatori portuali e di navi e di evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo per i distributori e i ridistributori di energia elettrica, che potrebbe derivare da variazioni dell'aliquota fiscale sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, è opportuno garantire che la Germania possa applicare senza interruzioni l'attuale riduzione d'imposta per l'energia elettrica erogata da impianti di terra. È opportuno pertanto concedere l'autorizzazione richiesta con effetto dal 17 luglio 2020, così da garantire la continuità con le disposizioni precedenti di cui alla decisione di esecuzione 2014/722/UE del Consiglio.
- (8) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

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

Articolo 2

La presente decisione si applica dal 17 luglio 2020 al 31 dicembre 2025.

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 cessa di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle disposizioni in questione.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*