



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 8 agosto 2014
(OR. en)

12414/14

**Fascicolo interistituzionale:
2014/0230 (NLE)**

**FISC 114
ENER 369**

PROPOSTA

Origine:	Commissione europea
Data:	30 luglio 2014
n. doc. Comm.:	COM(2014) 497 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza la Svezia ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2014) 497 final.

All.: COM(2014) 497 final



Bruxelles, 30.7.2014
COM(2014) 497 final

2014/0230 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

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

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

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

L'obiettivo della misura che dovrà essere applicata dalla Svezia è ridurre l'impatto ambientale del trasporto marittimo.

La richiesta e il suo contesto generale

Il 20 giugno 2011 il Consiglio ha adottato la decisione di esecuzione 2011/384/UE del Consiglio che autorizza la Svezia ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE¹. La decisione scade il 25 giugno 2014.

Con lettera del 13 dicembre 2013, le autorità svedesi hanno richiesto una nuova decisione di autorizzazione che permetterà alla Svezia di continuare ad applicare la tassazione ridotta. Con la misura richiesta la Svezia intende incentivare l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, ritenuta un'alternativa meno inquinante rispetto alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto.

Le autorità svedesi hanno intenzione di continuare ad applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta di 50 SEK (5,79 EUR)² per MWh, che è superiore all'aliquota minima di imposta sull'energia elettrica prevista dalla direttiva 2003/96/CE. È inoltre superiore all'aliquota di imposta nazionale sull'energia elettrica per uso commerciale, che è pari a 5 SEK (0,59 EUR) per MWh. La Svezia tuttavia ritiene che l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra non sia da considerare un uso commerciale. Senza l'autorizzazione, le aliquote nazionali applicate all'energia elettrica erogata da impianti di terra sarebbero quindi pari a 293 SEK (33,94 EUR) per MWh o a 185 SEK (21,43 EUR) per MWh nel nord della Svezia.

¹ GUL 170 del 30.6.2011, pag. 36.

² Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 1° ottobre 2013 (1 EUR = 8,6329 SEK). GUC 286 del 2.10.2013.

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

La Svezia applicherà l'aliquota di imposta ridotta a tutte le forniture di energia elettrica proveniente da impianti di terra di almeno 380 volt destinata a navi per la navigazione mercantile di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate. Le autorità svedesi ritengono tale limite adeguato a garantire che la riduzione proposta venga applicata alla stragrande maggioranza delle navi impiegate nel traffico internazionale e alle grandi navi usate nel traffico nazionale. Si ritiene che tali navi siano responsabili della maggior parte delle emissioni causate dal funzionamento dei motori ausiliari a bordo mentre sono ormeggiate in porto.

Le autorità svedesi riconoscono che la misura costituisce un aiuto di Stato e favorisce i proprietari delle navi usate per la navigazione mercantile. Al tempo stesso affermano che la misura non avrà alcun effetto sulla concorrenza tra proprietari o operatori di navi, in quanto essa è applicabile a tutte le navi (ad eccezione delle navi per uso privato) ormeggiate nei porti svedesi, indipendentemente dalla loro bandiera. In merito all'incidenza che essa avrà sugli scambi commerciali tra Stati membri, la Svezia suppone che sarà trascurabile, dal momento che la scelta dei porti dipende dalla destinazione del carico più che dalla riduzione dei costi di ormeggio conseguente alla riduzione dell'aliquota di imposta applicata all'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Le autorità svedesi hanno chiesto che l'autorizzazione venga accordata per un periodo di sei anni, ossia il periodo massimo di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

La Svezia ritiene che la misura sia 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 comunitari³ nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"⁴. Va notato a tale riguardo che a partire da giugno 2011 gli Stati membri saranno soggetti all'obbligo incondizionato di rispettare norme di qualità dell'aria per determinati inquinanti come il materiale particolato⁵. Per osservare tale obbligo essi dovranno trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto, ove necessario,

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 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.

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

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.

Riducendo l'aliquota di imposta la Svezia intende continuare a incentivare gli operatori navali a utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalle navi ormeggiate in porto, nonché le emissioni di CO₂. L'applicazione dell'aliquota di imposta ridotta rafforzerebbe la competitività dell'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto ai combustibili bunker per uso a bordo, del tutto esenti da imposta. Le autorità svedesi hanno informato la Commissione che, da quando è stata applicata la misura, sono stati costruiti ulteriori impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica e il numero di porti svedesi dotati di tali impianti è aumentato passando da cinque a otto (Stoccolma, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå, Karlskrona, Trelleborg e Ystad) e che attualmente sono previsti piani per la costruzione di ulteriori impianti nel porto di Stoccolma. Le autorità svedesi hanno informato la Commissione che le navi utilizzate dal settore forestale sono i principali utilizzatori degli impianti di terra che forniscono energia elettrica. I porti che servono tale settore presentano la più alta percentuale di utilizzo di energia elettrica erogata da impianti di terra. Gli impianti sono generalmente utilizzati nei casi in cui le navi sono ormeggiate per lunghi periodi. La percentuale di navi che ricorre agli impianti di terra per l'approvvigionamento di energia elettrica varia da porto a porto (oscillando tra il 33 e quasi il 100%), a seconda del porto e della tipologia di navi. Stando alle informazioni fornite dalla Svezia, l'impiego di energia elettrica proveniente da impianti di terra ha indotto una riduzione delle emissioni di anidride solforosa, ossido nitrico, particolato e ossido di carbonio. Le autorità svedesi tuttavia non dispongono di stime precise delle riduzioni delle emissioni attribuibili all'applicazione della misura.

Disposizioni vigenti nel settore della proposta

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

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

Considerazioni politiche specifiche

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

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

Riducendo l'aliquota, le autorità svedesi mirano a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate nei porti che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale. La Svezia ha sottolineato che la Commissione ha di fatto già raccomandato l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra quale alternativa alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi per l'ambiente⁶. Senza la misura, l'energia elettrica fornita alle navi ormeggiate in porto sarebbe

⁶ Cfr. nota 3.

tassata a 293 SEK (33,94 EUR) per MWh o a 185 SEK (21,43 EUR) per MWh nel nord della Svezia. L'esenzione richiesta si tradurrebbe pertanto in un ulteriore incentivo all'uso di questa tecnologia, pari a 243 SEK o 28,15 EUR per MWh (135 SEK o 15,64 EUR per MWh nel nord della Svezia), e contribuirebbe così al raggiungimento dell'obiettivo strategico indicato.

La Commissione constata inoltre che, da quando è stata applicata la misura, la Svezia ha sviluppato ulteriormente le proprie infrastrutture sulla terraferma. A quanto pare, la riduzione della tassazione è stato un efficace incentivo a un utilizzo più generalizzato dell'energia elettrica erogata da impianti di terra. Le autorità svedesi hanno informato la Commissione di aver richiesto o imposto ad alcuni porti di predisporre impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica. La Svezia tuttavia non ha riferito in merito all'introduzione di obblighi giuridici o incentivi finanziari per l'utilizzo degli impianti. Lo sviluppo dell'infrastruttura riscuote interesse, manifestato in modo particolare dal settore forestale nell'ambito dei suoi sforzi intesi a realizzare sistemi di trasporto più rispettosi dell'ambiente. Considerato l'attuale stato di sviluppo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra in Svezia, la Commissione ritiene che l'applicazione di una significativa riduzione dell'aliquota di imposta resti uno strumento adeguato per spingere sia le autorità portuali sia i proprietari di navi a investire ulteriormente nella tecnologia, tenendo conto anche dell'assenza di altre misure nazionali specifiche volte a incentivare il ricorso a impianti di terra per l'approvvigionamento di energia elettrica.

Riguardo alla natura dell'obiettivo strategico perseguito, la Commissione ricorda che la promozione dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è di fatto un obiettivo strategico comune cui dovrebbe mirare l'intera Unione. Lo si afferma chiaramente nella comunicazione della Commissione su una politica marittima integrata⁷ e nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che l'accompagna⁸. Nella sua proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia⁹, la Commissione ha suggerito di esonerare dalla tassazione l'energia elettrica erogata da impianti di terra fornita alle imbarcazioni ormeggiate in porto.

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

Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica ambientale dell'UE. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo di combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. È inoltre probabile che la misura permetta di ridurre le emissioni di CO₂, dal momento che la maggiore efficienza del sistema e i diversi combustibili usati fanno sì che il mix di energia elettrica dalla rete terrestre abbia un'intensità di carbonio inferiore a quella

⁷ COM(2007) 575 def. del 10 ottobre 2007.

⁸ SEC(2007) 1283 def. del 10 ottobre 2007.

⁹ COM(2011) 169 def. del 13 aprile 2011.

dell'energia elettrica prodotta a bordo con combustibili bunker. Va notato a questo proposito che nella zona di mercato in questione il mix di energia elettrica medio presenta un'intensità di carbonio di molto inferiore alla media dell'Unione. Sebbene l'intensità di carbonio delle forniture elettriche supplementari sia generalmente superiore a quella del mix di energia elettrica medio e dipenda fortemente dall'ora del giorno in cui ha luogo la domanda, la misura dovrebbe comportare comunque riduzioni relativamente significative delle emissioni di CO₂¹⁰.

La misura è in linea con la proposta di direttiva della Commissione sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che affronta la questione dell'installazione di impianti di terra per la fornitura di energia elettrica nei porti in cui questo tipo di approvvigionamento offre un buon rapporto costi-efficacia e apporta benefici per l'ambiente¹¹.

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'energia elettrica prodotta a bordo delle navi (cfr. articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della stessa direttiva). Quantunque quest'ultima esenzione possa essere giudicata difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine pratico. In effetti, la tassazione dell'energia elettrica prodotta a bordo imporrebbe al proprietario della nave (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore di dichiarare la quantità di energia elettrica consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di energia elettrica consumata nelle acque territoriali dello Stato membro in cui l'imposta è dovuta. Produrre tale dichiarazione per ogni Stato membro le cui acque territoriali sono interessate dal consumo di energia elettrica rappresenterebbe un gravoso onere amministrativo per i proprietari delle navi. Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Svezia di applicare l'aliquota di imposta ridotta.

Riguardo all'energia elettrica consumata dalle navi ormeggiate nei porti delle vie navigabili interne, contrariamente alla situazione prevalente nei porti di mare, l'esenzione dell'energia elettrica prodotta a bordo è meramente facoltativa per gli Stati membri [articolo 15, paragrafo 1, lettera f)]. Non esiste pertanto alcun ostacolo giuridico che impedisca agli Stati membri di considerare l'energia elettrica erogata da impianti di terra alla stregua di quella generata a bordo delle navi ormeggiate nei porti delle vie navigabili interne. Tuttavia la possibilità, prevista dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva, di non tassare l'energia elettrica generata a bordo è dovuta di nuovo a considerazioni di ordine pratico da parte del legislatore, al tempo stesso strettamente legate ai vantaggi fiscali facoltativi concessi per la navigazione interna. La maggior parte degli Stati membri, Svezia compresa, ha deciso di non tassare i combustibili utilizzati a tal fine. Essi ritengono inoltre

¹⁰ Nel 2012 la quota combinata di energia da fonti rinnovabili e di origine nucleare contenuta nel mix di energia elettrica della Svezia era pari al 95,4%, mentre nel mix di energia elettrica "NordPool" era pari al 90%. Cfr. http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf. Sia l'energia nucleare sia quella idraulica, che rappresenta la maggior parte della produzione di energia da fonti rinnovabili in Svezia e nei paesi scandinavi in generale, sono tuttavia usate principalmente come carico di base, mentre il carico di picco presenta in media una maggiore intensità di carbonio.

¹¹ COM(2013) 18 def. del 24 gennaio 2013.

poco pratico tassare il combustibile di alimentazione piuttosto che l'energia elettrica (cfr. l'articolo 21, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2003/96/CE), perché ciò presupporrebbe, quanto meno, un trattamento separato del combustibile utilizzato per la produzione di energia elettrica. In effetti, nel decidere se estendere l'esenzione fiscale applicabile alla navigazione marittima ai combustibili utilizzati per la navigazione interna, gli Stati membri prendono in considerazione una serie di aspetti, tra cui gli obiettivi generali della politica nazionale in materia di trasporti (considerazioni di natura ambientale, per esempio) che possono indurli a non tassare i combustibili usati per la navigazione interna.

Si ritiene pertanto giustificato, allo stadio attuale, estendere ai porti delle vie navigabili interne la possibilità di applicare un livello di tassazione ridotto all'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Mercato interno e concorrenza leale

La Commissione non ha ricevuto denunce riguardanti l'applicazione pratica della misura fiscale autorizzata dalla decisione di esecuzione 2011/384/UE del Consiglio. 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, le autorità svedesi non hanno fornito informazioni su aumenti considerevoli del numero di navi attrezzate per l'utilizzo dell'energia erogata da impianti di terra. Va osservato che, secondo i loro calcoli, i costi associati all'utilizzo di questo tipo di energia continuano ad essere relativamente alti rispetto all'energia prodotta a bordo mediante il ricorso a combustibili bunker esenti da imposta. In particolare, i costi per gli armatori comprendono le tariffe di rete e i costi di investimento per le apparecchiature di bordo. Sebbene sia molto difficile fare precise previsioni dei costi a causa della loro forte dipendenza 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 degli operatori di navi che usano l'energia elettrica erogata da impianti di terra sugli operatori di navi che utilizzano energia elettrica generata a bordo. Nel caso in questione, non si è verificata una significativa distorsione del tipo sopra indicato con l'applicazione della decisione di esecuzione 2011/384/UE del Consiglio ed è improbabile che possa verificarsi dal momento che la Svezia intende continuare a rispettare il livello minimo di tassazione stabilito dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. Inoltre, la Svezia intende continuare a limitare l'agevolazione fiscale alle navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate e alle forniture di energia elettrica erogata da impianti di terra di almeno 380 volt, affinché la misura sia destinata alle navi che producono a bordo quantità significative di energia elettrica e in modo tale da limitare il numero totale di beneficiari. Come spiegato dalle autorità svedesi, entrambi i valori di soglia sono stati fissati a un livello relativamente basso per rispondere alle preoccupazioni di associazioni nazionali, le quali temevano che le navi nazionali potessero essere svantaggiate rispetto alle navi straniere. Al contrario, si può ragionevolmente supporre che a causa dei valori di soglia a beneficiare

¹² Cfr. Commissione europea – Direzione generale Ambiente, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, agosto 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. L'analisi dei costi è stata effettuata per i porti di Göteborg (Svezia), Juneau e Long Beach (Stati Uniti).

dell'agevolazione fiscale siano non tanto le navi svedesi quanto quelle di altri paesi dell'UE e che, in ogni caso, i valori di soglia non determinerebbero un trattamento fiscale più vantaggioso per gli operatori economici nazionali rispetto ai loro concorrenti di altri Stati membri.

Riguardo alla concorrenza tra porti, le autorità svedesi hanno dichiarato di non avere osservato notevoli cambiamenti nella scelta dei porti da parte degli armatori che possano essere ricondotti alla disponibilità di impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica. Le stesse autorità hanno ritenuto 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 energia elettrica erogata da impianti di terra a 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 sostenibile economicamente 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.

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

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

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

Norme in materia di aiuti di Stato

In base al tasso di cambio vigente al 1° ottobre 2013 pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea¹³, l'aliquota fiscale ridotta di 50 SEK per MWh prevista dalle autorità svedesi è superiore al livello minimo di tassazione dell'UE di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE. La misura soddisfa pertanto una delle condizioni di cui all'articolo 44

¹³ Cfr. nota 2.

del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione¹⁴, che stabilisce le condizioni alle quali una misura di questo tipo è esentata dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato. Allo stato attuale non è possibile tuttavia stabilire se siano soddisfatte tutte le condizioni di cui all'articolo 44 e la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio non impedisce alla Commissione di esigere dalla Svezia di conformarsi alle norme in materia di aiuti di Stato.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

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

Ricorso al parere di esperti

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

Valutazione d'impatto

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

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Scopo della proposta è autorizzare la Svezia, in deroga alle disposizioni generali della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, ad applicare un'aliquota di imposta ridotta di 50 SEK (5,79 EUR) per MWh sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto.

Base giuridica

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

Principio di sussidiarietà

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

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

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

¹⁴ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

Principio di proporzionalità

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

Scelta dello strumento

Strumento proposto: decisione di esecuzione del Consiglio.

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

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità¹, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con la decisione di esecuzione 2011/384/UE del Consiglio², la Svezia è stata autorizzata ad applicare fino al 25 giugno 2014 un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (2) Con lettera del 13 dicembre 2013 la Svezia ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (3) La riduzione di imposta che la Svezia intende applicare mira a continuare a promuovere un uso più generalizzato dell'energia elettrica erogata da impianti di terra quale sistema meno dannoso per l'ambiente, rispetto al consumo di combustibili bunker a bordo, per il soddisfacimento del fabbisogno energetico delle navi ormeggiate in porto.
- (4) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker, il ricorso a energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. Viste le condizioni specifiche che caratterizzano la struttura produttiva della regione interessata, ossia il mercato nordico dell'energia elettrica di cui fanno parte Svezia,

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

² Decisione di esecuzione 2011/384/UE del Consiglio, del 20 giugno 2011, che autorizza la Svezia ad applicare all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto («elettricità erogata da reti elettriche terrestri») una riduzione dell'aliquota della tariffa elettrica in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 176 del 30.6.2011, pag. 36).

Danimarca, Finlandia e Norvegia, l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra anziché di quella generata da combustibili bunker dovrebbe inoltre permettere di ridurre le emissioni di CO₂. La misura dovrebbe pertanto contribuire al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.

- (5) La concessione dell'autorizzazione alla Svezia 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) Dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, si desume che ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto articolo debba essere rigorosamente limitata nel tempo. Data la necessità, da un lato, che il periodo sia abbastanza lungo da consentire un'adeguata valutazione della misura e, dall'altro, di non compromettere il futuro sviluppo del quadro giuridico in vigore, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di sei anni, fatta salva tuttavia l'entrata in vigore di disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista.
- (7) Al fine di fornire la certezza giuridica agli operatori portuali e di navi e di evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo per i distributori e i ridistributori di energia elettrica, che potrebbe derivare dalle variazioni dell'aliquota di accisa prelevata sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, è opportuno garantire che la Svezia possa applicare senza interruzioni l'attuale riduzione d'imposta oggetto della presente decisione. È opportuno pertanto concedere l'autorizzazione richiesta con effetto dal 26 giugno 2014, senza discontinuità rispetto alle disposizioni precedenti di cui alla decisione di esecuzione 2011/384/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 Svezia ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

Gli effetti della presente decisione decorrono dal giorno della notifica.

Essa si applica a decorrere dal 26 giugno 2014.

Essa scadrà il 25 giugno 2020.

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

Articolo 3

Il Regno di Svezia è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*