

Bruxelles, 19 luglio 2018
(OR. en)

11307/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0287 (NLE)**

**FISC 316
ENER 282
ECOFIN 752**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	16 luglio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 535 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza la Spagna, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, ad applicare un'aliquota di ridotta di accisa all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 535 final.

All.: COM(2018) 535 final



Bruxelles, 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Spagna, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, ad applicare un'aliquota di ridotta di accisa all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto

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 (in appresso: "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 Spagna ad applicare un'aliquota ridotta di accisa all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto (di seguito denominata "energia elettrica erogata da impianti di terra"). Tale riduzione 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 e migliorare la qualità dell'aria locale a vantaggio della salute degli abitanti.

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

Con lettera del 12 aprile 2018 le autorità spagnole hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare un'aliquota ridotta di 0,50 EUR/MWh dell'imposta sull'elettricità all'energia elettrica erogata da impianti di terra a decorrere dal 1° luglio 2018 per un periodo di 6 anni. Detta aliquota è pari all'aliquota minima di imposta sull'energia elettrica per uso commerciale prevista dalla direttiva 2003/96/CE.

Con la misura richiesta la Spagna intende incentivare l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, che è considerata un'alternativa meno inquinante rispetto alla generazione di elettricità a bordo delle navi ormeggiate nei porti. Attualmente la Spagna applica un'accisa *ad valorem* all'energia elettrica pari al 5,11269632% del prezzo finale, che comprende tutte le tasse e i diritti ad eccezione delle accise e dell'imposta sul valore aggiunto. La legislazione spagnola impone inoltre che i livelli minimi di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e all'allegato I, tabella C, della direttiva siano rispettati, ossia che un'accisa specifica di 0,50 EUR/MWh per l'uso commerciale e di 1 EUR/MWh per l'uso non commerciale dell'elettricità siano rimosse nei casi in cui l'accisa *ad valorem* determinerebbe un debito di imposta inferiore.

Attualmente l'energia elettrica erogata da impianti di terra è tassata all'aliquota generale del 5,11269632% prelevata sul prezzo dell'energia elettrica. Le autorità spagnole stimano il prezzo dell'elettricità, escluse le accise e l'imposta sul valore aggiunto, a circa 170 EUR/MWh e l'aliquota di imposta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, espressa in EUR/MWh, a circa 8,69 EUR. Dall'analisi effettuata dalla Commissione sul mercato dell'energia elettrica nell'UE risulta che, in media, i prezzi dell'energia elettrica per il

¹ GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

settore industriale in Spagna sono più bassi². In ogni caso l'accisa effettiva dovuta per MWh per l'energia elettrica erogata da impianti di terra è attualmente al di sopra di 0,50 EUR.

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 sulle vie navigabili interne a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva.

Le autorità spagnole hanno comunicato che la riduzione fiscale si applicherebbe a tutte le navi diverse dalle imbarcazioni private da diporto³, il che significa che tutte le navi adibite alla navigazione commerciale, indipendentemente dalle dimensioni o dalla bandiera, beneficerebbero della riduzione d'imposta.

Le autorità spagnole hanno informato la Commissione che al momento non esistono nei porti spagnoli impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica e che le agevolazioni fiscali derivanti dalla misura sono difficili da stimare. Esse hanno anche comunicato che le navi non saranno obbligate a utilizzare l'elettricità erogata da impianti di terra. Secondo i loro calcoli, la misura di riduzione d'imposta dovrebbe comportare un massimo di agevolazioni fiscali annuo di 150 000 EUR. Tale risultato è basato su un numero totale di navi commerciali che potrebbero essere alimentate con energia elettrica erogata da impianti di terra stimato a 2 700, su un consumo di energia elettrica delle navi nei porti spagnoli di circa 20 000 MWh/anno e su un prezzo dell'elettricità di 170 EUR/MWh, comprese tutte le tasse e i diritti ad eccezione delle accise e dell'imposta sul valore aggiunto.

Le autorità spagnole hanno chiesto che l'autorizzazione sia accordata per un periodo di sei anni, ossia il periodo massimo indicato all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva, a decorrere dal 1° luglio 2018.

Con la riduzione d'imposta la Spagna 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.

² Cfr. COM(2016) 769 final del 13 novembre 2016.

³ Il concetto di "imbarcazioni private da diporto" è definito all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

La misura costituisce un aiuto di Stato e rientra nell'ambito di applicazione della legislazione unionale in materia, in particolare del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione⁴.

Valutazione della misura a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

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.”

Tramite la riduzione d'imposta considerata le autorità spagnole 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 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'ambiente⁵. Senza la misura, l'energia elettrica erogata alle navi ormeggiate in porto sarebbe tassata a circa 8,69 EUR per MWh. La riduzione d'imposta richiesta, pari a circa 8 EUR/MWh, rappresenterebbe pertanto un ulteriore incentivo all'utilizzo di questa tecnologia e contribuirebbe quindi all'obiettivo strategico indicato.

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 Spagna ha chiesto che la misura si applichi per 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 dall'effettuare i necessari investimenti negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica. Il periodo di sei anni darà la massima certezza del diritto possibile anche agli operatori delle navi, che devono pianificare i propri investimenti nelle attrezzature di bordo.

Norme sugli aiuti di Stato

L'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR per MWh prevista dalle autorità spagnole 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

⁴ 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).

⁵ 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).

aiuti di Stato e in particolare, nel caso di aiuti esentati, contemplate dal 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 ambientale dell'UE. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo di combustibili bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria a livello locale. All'articolo 13, la direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente⁶ stabilisce che gli Stati membri provvedono affinché i livelli di alcuni inquinanti atmosferici siano mantenuti al di sotto dei valori limite 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.

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. Al riguardo si può osservare che, secondo le autorità spagnole, poiché le fonti di energia fornita dalla rete elettrica sono parzialmente rinnovabili (38% nel 2015 e in aumento, con una stima di circa il 90-100% nel 2050), l'utilizzo dell'elettricità erogata da impianti di terra porterà a una riduzione delle emissioni di gas serra in Spagna. 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 della domanda di elettricità, la misura potrebbe comportare riduzioni relativamente significative delle emissioni di CO₂.

Politica energetica

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁷, che affronta la questione dell'installazione di impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica nei porti ove esista una domanda per tali impianti e i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente. Essa è stata inoltre riconosciuta come un obiettivo di interesse comune per la concessione di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE⁸.

Va a questo punto ricordato che uno dei motivi principali per cui l'energia elettrica erogata da impianti di terra si trova in posizione concorrenziale sfavorevole rispetto a quella prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porti marittimi 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. La tassazione dell'elettricità prodotta a bordo imporrebbe infatti al proprietario della nave (spesso

⁶ Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).

⁷ Direttiva 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.)

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

stabilito in un paese terzo) o all'operatore di dichiarare la quantità di elettricità 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 Spagna di applicare un'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'Unione⁹ nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"¹⁰.

Mercato interno e concorrenza leale

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale, la misura riduce unicamente la distorsione a livello di tassazione che, a causa dell'esenzione fiscale applicata ai combustibili bunker, 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 a fini commerciali. 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 bordo¹¹ 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 l'elettricità generata a bordo. Nel caso in questione, una significativa distorsione del tipo sopra indicato è ancora meno probabile dal momento che la Spagna rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE per l'elettricità per uso commerciale. 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

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).

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

¹¹ 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).

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 d'imposta, è altrettanto improbabile che tale riduzione 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 ridotta d'imposta non è dissimile dall'intervallo temporale di otto anni indicato nella proposta della Commissione per l'esenzione fiscale dell'energia elettrica erogata da impianti di terra. È improbabile che l'analisi svolta nei due 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, non essendo un progetto di atto legislativo, il presente atto non dovrà essere trasmesso ai parlamenti nazionali, a norma del protocollo n. 2 allegato ai 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

Strumento proposto: 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 Spagna e concerne unicamente questo Stato membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario ricorrere a perizie esterne.

- **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 Spagna risulta che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale e che l'aliquota di accisa 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 Spagna prevede che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento dei suoi obiettivi ambientali e, in particolare, sul miglioramento della qualità dell'aria locale nelle città portuali.

- **Adeguatezza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione. Essa si basa su una richiesta presentata dalla Spagna 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. Essa 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 di sei anni. 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 sei anni.

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

L'articolo 1 dispone che la Spagna sarà autorizzata ad applicare un'aliquota ridotta di accisa sull'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate nei porti spagnoli. 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 dalla data della sua notifica, per il periodo massimo di sei anni consentito dalla direttiva, come richiesto dalla Spagna.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Spagna, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, ad applicare un'aliquota di ridotta di accisa all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto

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, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera del 12 aprile 2018 la Spagna, in conformità all'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE, ha chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota ridotta di accisa all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra").
- (2) Con la riduzione dell'accisa che intende applicare, la Spagna mira 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 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 localmente la qualità dell'aria nelle città portuali. Viste le condizioni specifiche che caratterizzano la struttura di produzione dell'elettricità in Spagna interessata, l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra anziché di quella generata da combustibili bunker a bordo dovrebbe inoltre permettere di ridurre le emissioni di CO₂. Si prevede pertanto che la misura contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, salute e clima.
- (4) L'autorizzazione concessa alla Spagna di applicare un'aliquota ridotta di accisa all'energia elettrica erogata da impianti di terra non va oltre quanto è necessario per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo di elettricità continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per lo stesso motivo, e visto che la tecnologia non è attualmente disponibile in Spagna, 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.

¹ GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

- (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. Al fine di garantire che la durata dell'autorizzazione sia sufficientemente lunga da non scoraggiare gli operatori portuali dall'effettuare gli investimenti necessari, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di sei anni, fatte salve comunque le disposizioni generali in materia che possono essere adottate a norma dell'articolo 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e che siano applicabili prima della scadenza anticipata del periodo di autorizzazione.
- (6) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Si autorizza la Spagna ad applicare un'aliquota ridotta di accisa all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

Gli effetti della presente decisione decorrono dal giorno della notifica. Essa cessa di produrre effetti sei anni dopo.

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 in cui diventano applicabili tali disposizioni.

Articolo 3

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*