

Bruxelles, 15 luglio 2021  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0213(CNS)**

---

---

10872/21  
ADD 7

FISC 123  
ECOFIN 745  
ENER 327  
ENV 527  
CLIMA 192  
IA 137

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 luglio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 642 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione)

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 642 final.

---

All.: SWD(2021) 642 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2021  
SWD(2021) 642 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE  
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di direttiva del Consiglio**

**che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e  
dell'elettricità (rifusione)**

{COM(2021) 563 final} - {SEC(2021) 663 final} - {SWD(2021) 640 final} -  
{SWD(2021) 641 final}

<b>Scheda di sintesi</b>
Valutazione d'impatto sulla revisione della direttiva 2003/96/CE
<b>A. Necessità di intervenire</b>
<b>Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?</b>
<p>Nel contesto del Green Deal europeo l'iniziativa di revisione della direttiva 2003/96/CE (direttiva sulla tassazione dell'energia - DTE) fa parte del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55").</p> <p>I principali problemi affrontati dalla valutazione d'impatto sono incentrati sul fatto che la DTE: i) non è in linea con gli obiettivi dell'UE in materia di clima ed energia; ii) favorisce di fatto l'uso di combustibili fossili e iii) non contribuisce più al corretto funzionamento del mercato interno.</p> <p>I principali fattori alla base di questi problemi sono i seguenti: I) il livello e la struttura attuali delle aliquote minime (assenza di un meccanismo di indicizzazione, tassazione del carburante basata sul volume anziché sul contenuto energetico e senza tener conto delle prestazioni ambientali), ii) la copertura obsoleta dei prodotti energetici (in particolare i biocarburanti) e iii) la varietà di differenziazioni, riduzioni ed esenzioni fiscali, che limitano la portata effettiva della direttiva.</p>
<b>Quali sono gli obiettivi da conseguire?</b>
<p>Gli obiettivi principali delle opzioni proposte sono i seguenti:</p> <p>I. Contribuire agli obiettivi dell'UE per il 2030 e alla neutralità climatica entro il 2050 nel contesto del Green Deal europeo. La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità sarebbe così allineata alle politiche dell'UE in materia di energia e clima e contribuirebbe agli sforzi dell'UE volti a ridurre le emissioni, garantendo nel contempo la coerenza con il sistema di scambio di quote di emissione (ETS) ed evitando incoerenze e sovrapposizioni.</p> <p>II. Preservare e migliorare il mercato interno dell'UE aggiornando l'ambito di applicazione e la struttura delle aliquote e razionalizzando il ricorso alle esenzioni e riduzioni fiscali da parte degli Stati membri.</p> <p>III. Mantenere la capacità della DTE di generare entrate per i bilanci degli Stati membri nonché gli effetti distributivi sono altri elementi da tenere in debito conto.</p>
<b>Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?</b>
<p>I problemi individuati possono essere risolti solo mediante una revisione della DTE, in coordinamento con altre misure dell'UE. Gli approcci nazionali rischiano di distorcere il mercato interno e di compromettere gli obiettivi del Green Deal europeo a causa della struttura e del livello non armonizzati delle imposte nazionali. Solo un quadro armonizzato può contribuire a raggiungere i livelli di ambizione dell'UE in questi settori, cercando nel contempo di preservare sia la competitività dei settori produttivi sia la parità di trattamento fiscale tra i settori e gli usi dell'energia. Il contributo dell'UE al conseguimento di ambizioni climatiche più elevate a livello mondiale sarà più efficace se l'UE coordinerà tutti i possibili strumenti politici, compresa la fiscalità, nel contesto di un piano di ambizione che comprenda anche l'estensione del sistema ETS e altre azioni strategiche pertinenti nel quadro del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55").</p>

## **B. Soluzioni**

### **Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, perché?**

Lo scenario di riferimento (opzione 0) rappresenta l'attuale quadro legislativo in materia di clima ed energia per il 2030, vale a dire gli obiettivi precedentemente concordati in materia di clima ed energia di riduzione del 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, nonché i principali strumenti strategici per attuarli.

L'opzione 1 indicizzerebbe le aliquote minime e amplierebbe in parte la base imponibile mantenendone sostanzialmente la struttura. I settori dell'aviazione e del trasporto marittimo intra-UE sarebbero inclusi nel campo di applicazione con un'aliquota minima pari a zero eliminando le attuali esenzioni fiscali.

L'opzione 2 introduce un sistema di aliquote semplificate. Le aliquote minime sono indicizzate e basate sul contenuto energetico, con un periodo transitorio (10 anni per l'opzione 2a e un periodo più breve fino al 2030 per l'opzione 2b). Essa si concentra sul contenuto energetico con un livello di tassazione più elevato (principalmente per i combustibili per riscaldamento) e l'estensione della base imponibile alla navigazione intra-UE nei settori dell'aviazione e del trasporto marittimo sarebbe inclusa nel campo di applicazione della direttiva, con aliquote minime che saranno aumentate linearmente durante un periodo transitorio di 10 anni per quanto riguarda le attività all'interno dell'UE. L'opzione 2c, oltre a mantenere le caratteristiche dell'opzione 2a, introduce una nuova componente nelle aliquote che tiene conto delle emissioni di inquinanti atmosferici dei prodotti.

L'opzione 3 introduce una componente relativa al tenore di carbonio per i settori che attualmente non rientrano nell'ETS. Come per l'opzione 2, anche in questo caso sono previsti due periodi transitori (10 anni e fino al 2030). Anche l'introduzione di una componente inquinante è analizzata in questa opzione.

Considerando che il sistema ETS dovrebbe essere esteso alle emissioni dei trasporti e dell'edilizia, al fine di evitare la doppia imposizione, l'opzione 2a è considerata l'opzione prescelta.

Un'estensione ben calibrata del sistema ETS al trasporto su strada, alla navigazione marittima e interna e all'edilizia, associata all'opzione 2 per la revisione della DTE, potrebbe contribuire a conseguire l'ambizioso obiettivo climatico dell'UE di ridurre le emissioni del 55 %, consentendo nel contempo di raggiungere gli altri obiettivi con il riesame della DTE.

### **Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?**

In una consultazione pubblica la stragrande maggioranza delle imprese e delle autorità pubbliche ha considerato pertinente un'imposta sull'energia basata sul contenuto energetico. Inoltre la stragrande maggioranza di tutti i tipi di rispondenti è favorevole a una revisione della DTE che introduca incentivi per le fonti energetiche alternative che sostengono la transizione verso la neutralità climatica, con minori possibilità di favorire i combustibili fossili tramite una diminuzione di riduzioni, esenzioni e sgravi fiscali. La grande maggioranza dei cittadini e dei rappresentanti della società è favorevole all'eliminazione del trattamento fiscale preferenziale per settori specifici di attività e della distinzione tra usi commerciali e non commerciali.

### **C. Impatto dell'opzione prescelta**

#### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

L'opzione prescelta 2a è pienamente coerente con altre iniziative del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55") e con le pertinenti politiche dell'UE. L'opzione strategica proposta contribuirà al conseguimento degli obiettivi del Green Deal riducendo le emissioni nell'UE-27. Rispetto allo scenario di base, si stima che nel 2035 le emissioni diminuiranno come segue:

gas a effetto serra: -1,6 %; NOx: -1,7 %; PM2,5: -2,5 %; SO<sub>2</sub>: -1,6 %;

L'integrazione del settore dell'aviazione e del trasporto marittimo intra-UE nel campo di applicazione della direttiva contribuirà a una maggiore coerenza della tassazione dei trasporti. L'introduzione di nuovi minimi e l'ampliamento della base imponibile contribuiranno a una maggiore convergenza delle aliquote d'imposta effettive nell'UE.

#### **Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?**

Le stime indicano i seguenti costi: I) Perdita di occupazione dello 0,2 % a livello dell'UE-27 nel 2025 rispetto allo scenario di riferimento, ii) aumento dei prezzi del riscaldamento domestico e dei trasporti e iii) aumento dei costi per le imprese dovuto alla riduzione delle esenzioni e agli aumenti dei prezzi dei combustibili fossili.

L'aumento delle aliquote fiscali determina un aumento dei prezzi al consumo, sia per i carburanti per motori che per i combustibili per riscaldamento. Nell'opzione prescelta tale aumento è simile per i prezzi del combustibile per riscaldamento e del carburante per trasporto, rispettivamente dello 0,8 % e dell'1,2 % circa. I risultati indicano che le modifiche proposte in ambito fiscale possono ridurre il reddito disponibile corretto (reddito disponibile al netto delle imposte indirette) delle famiglie, spesso in modo regressivo. Tuttavia, quando il gettito fiscale supplementare è trasferito alle famiglie sotto forma di una somma forfettaria, la modifica fiscale nel suo insieme diventa progressiva, poiché tali trasferimenti determinano un aumento maggiore del reddito disponibile per le famiglie più povere.

#### **Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?**

L'opzione proposta non avrà un impatto specifico né sulle PMI né sulla competitività dell'industria dell'UE.

#### **L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?**

Nello scenario di base le entrate degli Stati membri dovrebbero diminuire nei prossimi anni di quasi il 32 % tra il 2020 e il 2035 a causa dell'evoluzione prevista del sistema energetico, con una diminuzione della dipendenza dai combustibili grazie ai risparmi energetici e all'abbandono dei combustibili fossili, anche se gli Stati membri non aumentano le loro aliquote nazionali. L'opzione prescelta 2a attenuerebbe in larga misura questa tendenza aumentando le entrate.

La revisione della DTE mira a introdurre miglioramenti e semplificazioni nelle aliquote fiscali e nella base imponibile. Le modifiche previste, tuttavia, non dovrebbero modificare sostanzialmente l'imposizione effettiva e la gestione delle accise sui prodotti energetici e sull'elettricità.

<b>Sono previsti altri impatti significativi?</b>
No
<b>Proporzionalità?</b>
La proposta è proporzionata e necessaria per conseguire gli obiettivi, in quanto affronta le attuali limitazioni della DTE mantenendone nel contempo sostanzialmente la struttura. L'opzione 2a proposta introduce nuovi minimi, amplia la base imponibile, tiene conto della particolare situazione delle famiglie vulnerabili e dell'industria e prevede un periodo transitorio di 10 anni per consentire una transizione agevole. L'iniziativa prevede inoltre riesami periodici per garantire la proporzionalità delle misure.
<b>D. Tappe successive</b>
<b>Quando saranno riesaminate le misure proposte?</b>
Attualmente l'articolo 29 della DTE prevede un esame periodico sulla base di una relazione e, se del caso, una proposta della Commissione. Una relazione sarà preparata 5 anni dopo l'attuazione della direttiva.