



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 13 aprile 2011 (14.04)
(OR. en)**

9002/11

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0067 (NLE)**

FISC 32

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	8 aprile 2011
n. doc. Comm.:	COM(2011) 158 definitivo
Oggetto:	Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2011) 158 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 8.4.2011
COM(2011) 158 definitivo

2011/0067 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità è disciplinata, all'interno dell'Unione, dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio¹ (di seguito denominata "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre alle disposizioni previste in particolare agli 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.

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

2 LA RICHIESTA E IL SUO CONTESTO GENERALE

Con lettera del 4 marzo 2010 le autorità svedesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare una riduzione di 0,5 öre/kWh all'aliquota della tariffa dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri. La Svezia ha fornito informazioni complementari il 4 ottobre 2010.

Le autorità svedesi hanno chiesto che la riduzione possa essere accordata per un periodo di sei anni, ovvero il massimo autorizzabile in virtù dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Con la misura richiesta la Svezia intende incentivare l'uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, ritenuta un'alternativa meno inquinante rispetto alla produzione di elettricità a bordo di navi ormeggiate in porto. Attualmente a questo tipo di elettricità va applicata l'aliquota generale della tariffa dell'energia elettrica, pari a 28 öre/kWh (18,5 öre/kWh nel nord della Svezia). D'altro canto, in conformità all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri devono esentare (dalla tassazione) l'elettricità generata a bordo delle navi per la navigazione nelle acque dell'Unione europea e, in virtù dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f) della stessa direttiva, possono esentare l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni per la navigazione sulle vie navigabili interne.

La Svezia vorrebbe applicare una riduzione di 0,5 öre/kWh all'aliquota della tariffa dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, poiché ritiene che l'applicazione di tale aliquota lascerebbe intatto il livello minimo di tassazione sull'elettricità stabilito dalla direttiva 2003/96/CE. La riduzione dell'aliquota della tariffa elettrica deve essere applicata a tutte le forniture di elettricità erogata da reti elettriche terrestri di almeno 380 volt destinata a navi per la navigazione mercantile la cui stazza lorda sia uguale o superiore a 400 tonnellate. Tale limite è stimato adeguato a garantire che la riduzione proposta venga applicata alla

¹ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

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.

Riducendo l'aliquota la Svezia intende incentivare gli operatori navali a fare uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri al fine di ridurre le emissioni atmosferiche e quelle di biossido di carbonio, nonché l'inquinamento acustico prodotti dalle navi ormeggiate in porto. L'applicazione della riduzione dell'aliquota migliorerebbe la posizione concorrenziale dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri nei confronti del consumo di combustibile a bordo, del tutto esente da imposta. Le autorità svedesi fanno notare che attualmente in Svezia esistono impianti per l'utilizzo dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri in cinque porti (Stoccolma, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå) e che i preparativi per l'utilizzo di questo tipo di elettricità sono in corso in una serie di altri porti svedesi. Tuttavia, per il momento il numero di navi facenti ricorso a quest'opzione è limitato. Le autorità segnalano che, nell'ipotesi in cui il 20% della quantità di carburante per navi venduta fosse sostituita dall'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, le emissioni di anidride solforosa, diossido nitrico, particolato e di biossido di carbonio potrebbero essere ridotte, rispettivamente, di 76, 830, 8,4 e 42 000 tonnellate l'anno.

La Svezia ritiene che la misura è conforme alla raccomandazione 2006/339/CE della Commissione finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari² nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"(COM(2009) 0008 definitivo)³.

Argomentazioni addotte dalle autorità svedesi in merito all'impatto della misura sul mercato interno

La Svezia riconosce che la misura costituisce aiuto di Stato e favorisce i proprietari delle navi usate per la navigazione mercantile. Al tempo stesso le autorità svedesi 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 ormeggiate in 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 causata dalla riduzione dell'aliquota applicata alla tariffa dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri.

Disposizioni vigenti nel settore oggetto della proposta

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

² 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 (Testo rilevante ai fini del SEE), GU L 125 del 12.5.2006.

³ 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) 0008 definitivo.

3. 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 come segue:

“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 elettricità erogata da reti elettriche terrestri quale alternativa alla produzione di elettricità a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi⁴. Va notato che in Svezia l'energia elettrica fornita alle navi ormeggiate in porto è attualmente soggetta ad un'aliquota pari a 28 öre/kWh (18,5 öre/kWh nel nord della Svezia). L'esenzione richiesta si tradurrebbe pertanto in un ulteriore incentivo, pari a 27,5 öre/kWh, ovvero a 29,83 €/MWh⁵ (18 öre/kWh, ovvero 19,53 €/MWh nel nord della Svezia), ad usare questo tipo di tecnologia e contribuirebbe così al raggiungimento dell'obiettivo strategico indicato.

La Commissione nota inoltre che in Svezia più di un porto dispone già delle infrastrutture terrestri necessarie. Date le circostanze, una riduzione dei costi operativi raggiunta mediante una diminuzione del prezzo finale dell'energia elettrica consumata può efficacemente incentivare un uso più generalizzato degli impianti esistenti. Poiché la misura è intesa, fra l'altro, ad accrescere il numero di porti che consentono l'utilizzo dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, la Commissione stima che, per raggiungere l'obiettivo strategico consistente nell'esenzione fiscale, saranno probabilmente necessarie ulteriori misure volte a promuovere la costruzione di infrastrutture terrestri. Nel complesso, tenuto conto dello stato attuale della rete elettrica terrestre svedese, la Commissione concorda che l'applicazione di una significativa riduzione dell'aliquota d'imposta potrebbe incoraggiare sia le autorità portuali che i proprietari delle navi ad investire ulteriormente in questo tipo di tecnologia, specie se corredata di misure di accompagnamento volte a promuovere l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, sia sotto forma di incentivi finanziari sia, in prospettiva, di un obbligo di utilizzo. In tale contesto, si attira l'attenzione non solo sul fatto che l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri è già in uso in diversi porti, ma anche sul notevole interesse manifestato dalle parti interessate nel quadro della consultazione pubblica avviata dalle autorità svedesi in vista dell'elaborazione della misura fiscale proposta.

Riguardo alla natura dell'obiettivo strategico perseguito, la Commissione ricorda che la promozione dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri è di fatto un obiettivo strategico comune a cui dovrebbe mirare l'intera Unione. Lo si afferma chiaramente nella comunicazione della Commissione COM(2007)575 su una politica marittima integrata e nel

⁴ Cfr. nota 2.

⁵ In base al tasso di cambio vigente al 1° ottobre 2010, ovvero 9,2183 SEK = 1 €, GU C 286 del 2.10.2010.

documento di lavoro dei servizi della Commissione che l'accompagna⁶ ricordato più in alto, nel quale si annuncia che la revisione della direttiva 2003/96/CE terrà conto di detto obiettivo. L'articolo 19 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 persegua l'obiettivo strategico di promuovere l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri può pertanto essere concessa a titolo di misura transitoria prima che si tenga conto di detto obiettivo nel quadro della revisione della direttiva 2003/96/CE.

Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica ambientale dell'UE. Nella misura in cui essa contribuirà a ridurre il consumo di combustibile a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa aiuterà 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 generato dalla rete terrestre contenga una minore percentuale di carbonio rispetto all'elettricità prodotta con combustibili per uso bordo. Va notato in tal senso che nella zona di mercato in questione il mix elettrico medio presenta una percentuale di carbonio considerevolmente inferiore alla media UE. Sebbene nelle forniture elettriche supplementari la percentuale di carbonio sia generalmente superiore a quella del mix elettrico medio e dipenda fortemente dall'ora del giorno in cui ha luogo la domanda, la misura comporterà comunque riduzioni di emissioni di CO₂ relativamente significative⁷.

Va a questo punto ricordato che uno dei motivi principali per cui l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri si trova in posizione concorrenziale sfavorevole rispetto all'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porto è che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale netta: non è fiscalmente esente solo il combustibile per uso bordo usato per la produzione di elettricità, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2003/96/CE, ma lo è anche la stessa elettricità prodotta a bordo delle navi (cfr. articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della 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'elettricità prodotta a bordo imporrebbe al proprietario della nave (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore di dichiarare la quantità di elettricità consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di elettricità consumata all'interno delle acque territoriali dello Stato membro nel quale 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. Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una politica marittima integrata per l'Unione europea (COM(2007) 575 definitivo del 10.10.2007 e documento di lavoro dei servizi Commissione – Documento di accompagnamento alla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una politica marittima integrata per l'Unione europea (SEC(2007) 1278 del 10.10.2007).

⁷ La quota combinata di elettricità da fonti rinnovabili e di origine nucleare contenuta nel mix elettrico "NordPool" era pari, nel 2008, a 86,6%. Cfr. http://www.nordpoolspot.com/reports/Production_split/. Sia l'energia nucleare che quella idraulica, che rappresentano la maggior parte della produzione di energia da fonti rinnovabili del mercato nordico, sono tuttavia usate principalmente come carico di base, mentre il carico di picco contiene in media una maggiore percentuale di carbonio.

dall'elettricità erogata da reti elettriche terrestri e permettere alla Svezia di applicare una riduzione dell'aliquota di tassazione.

Riguardo all'elettricità consumata dalle navi ormeggiate nei porti sulle vie navigabili interne, e contrariamente alla situazione dominante nei porti di mare, l'esenzione dell'elettricità 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'elettricità erogata da reti elettriche terrestri alla stregua dell'elettricità 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'elettricità generata a bordo si spiega di nuovo con 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 poco pratico tassare il combustibile d'alimentazione piuttosto che l'elettricità [cfr. l'articolo 21, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2003/96/CE], perché ciò presupporrebbe, quanto meno, un trattamento separato del carburante utilizzato per la generazione di energia elettrica. In effetti, nel decidere se estendere l'esenzione fiscale applicabile alle navigazione marittima ai combustibili utilizzati per la navigazione interna, gli Stati membri prendono in considerazione una serie di aspetti, tra cui gli obiettivi generali di 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 la possibilità di esonerare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri ai porti delle acque interne.

Mercato interno e concorrenza leale

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale la misura richiesta ridurrebbe la distorsione che, a causa dell'esenzione fiscale applicata ai combustibili per uso bordo, esiste tra le due fonti concorrenti di elettricità per navi ormeggiate in porto, ovvero la generazione a bordo e l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri.

Riguardo alla concorrenza tra operatori di navi, va ricordato innanzitutto che sono molto poche le navi che fanno attualmente uso di elettricità erogata da reti terrestri su base commerciale. Si assisterebbe pertanto a significative distorsioni della concorrenza solo tra le navi che abbiano optato per l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, beneficiando quindi della misura richiesta, e quelle che invece continuano ad utilizzare l'elettricità prodotta a bordo. Sebbene sia molto difficile fare precise previsioni dei costi a causa della loro forte dipendenza dalle fluttuazioni del prezzo del greggio, i dati disponibili indicano che, nell'insieme, neanche la piena esenzione fiscale ridurrebbe, nella maggior parte dei casi, i costi operativi legati all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri rispetto ai costi di produzione a bordo⁸ e pertanto non costituirebbe in alcun caso un significativo vantaggio concorrenziale degli operatori di navi che usano l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri sugli operatori di navi che utilizzano elettricità generata a bordo. Nel caso in questione, una significativa distorsione del tipo sopra indicato è ancora meno probabile dal momento che la

⁸ 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 i porti di Göteborg (Svezia), Juneau e Long Beach (Stati Uniti).

Svezia rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE. Inoltre, la Svezia intende limitare il vantaggio fiscale alle navi la cui stazza lorda sia uguale o superiore a 400 tonnellate e alle forniture di elettricità erogata da reti elettriche terrestri di almeno 380 volt, affinché la misura sia destinata alle navi che producono a bordo quantità significative di elettricità e in modo tale da limitare il numero totale di beneficiari. Come spiegato dalle autorità svedesi, entrambi i valori di soglia sono stati fissati ad 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 non beneficiare del vantaggio fiscale a causa dei valori di soglia potrebbero essere navi svedesi e non 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.

In merito alla concorrenza tra i porti, le autorità svedesi hanno dichiarato che ritengono trascurabile qualsiasi impatto sul commercio tra gli Stati membri derivato da un possibile cambio di rotta da parte delle navi per poter utilizzare elettricità erogata da reti elettriche terrestri a cui sia applicata un'aliquota ridotta. In una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'uso di elettricità erogata da reti elettriche terrestri diventi, almeno a breve termine, più economicamente conveniente 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.

Infine, è possibile aggiungere che il periodo per il quale si propone di autorizzare l'applicazione dell'aliquota ridotta è sufficientemente breve da rendere improbabile che l'analisi condotta nei due paragrafi precedenti cambi prima che la misura arrivi a scadenza.

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. Tale obiettivo va tuttavia temperato con la necessità di non compromettere il futuro sviluppo del quadro giuridico in vigore. A tal proposito, occorre ricordare che la Commissione sta attualmente valutando la possibilità di rivedere la direttiva 2003/96/CE, al fine di maggiormente adeguarla agli obiettivi della politica energetica e ambientale e in particolare a quelli fissati dopo il 2013 nella lotta contro il cambiamento climatico. Una proposta in tal senso potrebbe affrontare la questione del trattamento fiscale riservato all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri. Considerate le circostanze, sembra adeguato concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di tre anni, fatta tuttavia salva l'entrata in vigore delle disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista.

4. NORMATIVA SUGLI AIUTI DI STATO

In base al tasso di cambio vigente al 1° ottobre 2010 pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea⁹, l'aliquota fiscale di 0,5 öre/kWh prevista dalle autorità svedesi è conforme al livello minimo di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE. La

⁹ Per il tasso di cambio, cfr. l'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE e la nota 5.

misura rientra pertanto nel cosiddetto regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (CE) n. 800/2008)¹⁰ e di conseguenza è esente dall'obbligo di notifica preventiva.

5. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

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

Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

Valutazione dell'impatto

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

6. 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 ridotta alla tariffa dell'elettricità 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 è abilitato ad autorizzare uno Stato membro ad applicare altre 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.

¹⁰ 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.

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non eccede quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo in questione (cfr. più in alto le considerazioni 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.

7. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

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

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'elettricità¹¹, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) con lettera del 4 marzo 2010 la Svezia ha chiesto autorizzazione 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.
- (2) Lo sgravio fiscale che la Svezia intende applicare mira a promuovere un uso più generalizzato dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri quale sistema meno dannoso per l'ambiente, rispetto al consumo di combustibile a bordo, per soddisfare i bisogni energetici delle navi ormeggiate in porto.
- (3) Nella misura in cui l'uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibile per uso bordo, esso contribuisce a migliorare la qualità dell'aria delle località portuarie. Viste le condizioni specifiche che caratterizzano la struttura produttiva della regione interessata, ovvero il mercato nordico dell'elettricità di cui fanno parte Svezia, Danimarca, Finlandia e Norvegia, l'uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri piuttosto che quella generata dall'uso di combustibili per uso bordo dovrebbe inoltre permettere di evitare le emissioni di CO₂. La misura dovrebbe pertanto contribuire alla realizzazione degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.
- (4) La concessione dell'autorizzazione alla Svezia di applicare un'aliquota ridotta alla tariffa dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri non eccede quanto è necessario per conseguire i

¹¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

suddetti obiettivi, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Analogamente, e a causa dell'attuale scarsa penetrazione del mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che mentre sia in vigore la misura comporti significative distorsioni della concorrenza e pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

- (5) Dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, si desume che ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Data la necessità, da un lato, che il periodo sia abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori portuali dall'effettuare i necessari investimenti e, dall'altro, di non compromettere il futuro sviluppo del quadro giuridico in vigore, è adeguato concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di tre anni, fatta tuttavia salva l'entrata in vigore delle disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Si autorizza la Svezia ad applicare all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto una riduzione dell'aliquota della tariffa elettrica, 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 a decorrere dal ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. La decisione cessa di applicarsi dopo tre anni.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 del TFUE, stabilisce disposizioni generali relativi ai vantaggi fiscali applicabili all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, la presente decisione cessa di essere applicabile il giorno dell'entrata in vigore di dette disposizioni.

Articolo 3

Il Regno di Svezia è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Consiglio
Il presidente*