



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 29.5.2024
COM(2024) 216 final

2024/0121 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

**che autorizza la Francia ad applicare aliquote di tassazione ridotte all'elettricità fornita
direttamente agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo
pubblico**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'Unione europea è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità¹ ("la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa, 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.

Nel caso di specie la Francia ha chiesto l'autorizzazione ad applicare aliquote di tassazione ridotte al consumo finale di elettricità nel caso dell'elettricità fornita direttamente agli aeromobili in stazionamento in aeroporti aperti al traffico aereo pubblico, compresa l'aviazione privata da diporto. L'obiettivo della presente proposta è concedere tale autorizzazione con una deroga valida, come richiesto, per un periodo limitato.

Con lettera dell'11 aprile 2022 le autorità francesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare la misura oggetto della presente domanda di deroga, ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Le autorità francesi hanno fornito informazioni supplementari il 25 ottobre 2022 e il 7 agosto 2023. Informazioni aggiuntive sono state trasmesse dalle autorità francesi il 30 ottobre 2023, il 7 novembre 2023, il 27 dicembre 2023 e il 18 aprile 2024.

La Francia chiede l'autorizzazione ad applicare i livelli minimi di tassazione stabiliti dalla direttiva (articolo 10, paragrafo 1, della direttiva) all'elettricità erogata da impianti di terra agli aeromobili oggetto della richiesta. La Francia ha sottolineato in particolare che l'energia elettrica utilizzata per alimentare gli aeromobili stazionati in aeroporti aperti al traffico aereo pubblico gestiti da imprese nell'ambito della loro attività economica potrà beneficiare della tariffa commerciale minima (0,5 EUR/MWh). Le autorità hanno d'altro canto precisato che la tariffa minima europea non commerciale (1 EUR/MWh) si applicherà all'energia elettrica utilizzata per alimentare gli aeromobili quando stazionano in aeroporti aperti al traffico aereo pubblico gestiti da privati a fini turistici privati (che le autorità considerano un'attività non economica).

Il periodo di validità inizialmente richiesto, dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2029, rientra nel periodo massimo consentito dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia. A seguito delle discussioni tra le autorità francesi e la Commissione, in particolare in vista della proposta di revisione della direttiva 2003/96/CE², è stata concordata una data di cessazione anticipata, ossia il 31 dicembre 2027.

La riduzione della tassazione mira a incoraggiare la diffusione e l'utilizzazione dell'energia elettrica erogata da impianti di terra allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città aeroportuali, migliorare la qualità dell'aria a livello locale e ridurre il rumore, a vantaggio

¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

² 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 del 14.7.2021).

della salute degli abitanti. La misura mira ad applicare aliquote ridotte per MWh consumato alla fornitura di energia elettrica, tramite terminali elettrici, a tutti gli aeromobili stazionati in aeroporti aperti al traffico aereo pubblico.

Con la misura fiscale richiesta la Francia intende in effetti incentivare l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, ritenuta un'alternativa meno inquinante rispetto alla produzione di energia elettrica a bordo degli aeromobili menzionati.

Le autorità francesi hanno spiegato che la misura sarebbe di applicazione generale e che la riduzione d'imposta si applicherebbe a tutti gli aeromobili, indipendentemente dallo status del volo, che utilizzeranno l'elettricità erogata da impianti di terra quando stazionano in un aeroporto aperto al traffico aereo pubblico.

Le autorità francesi hanno precisato a tale riguardo che la misura coprirebbe de iure tutti gli aeroporti francesi aperti al traffico aereo pubblico, vale a dire circa 450 aeroporti. Di fatto si tratterebbe tuttavia essenzialmente di 120 aeroporti commerciali, in particolare quelli che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T"), che si presterebbero a beneficiare di tale misura. Essi sarebbero infatti maggiormente in grado di investire, a breve e medio termine, nella fornitura di mezzi elettrici alternativi (unità di condizionamento dell'aria, presa a 400 Hz e unità di potenza mobile) agli aeromobili che vi operano. Il numero di beneficiari è pertanto stimato a circa 980 000 per il 2019, l'ultimo anno rappresentativo del traffico aereo normale (esclusa la pandemia di COVID-19). Nel 2020 i beneficiari erano 441 000 e nel 2021 erano 553 000.

Secondo le stime delle autorità francesi, il ricorso a mezzi elettrici permetterebbe di diminuire di dieci volte le emissioni di CO₂ degli aeromobili in stazionamento. Secondo i dati estratti dal bilancio annuale delle emissioni gassose legate al traffico aereo in Francia, realizzato dalla Direzione generale dell'aviazione civile (DGAC) sulla base del calcolatore "TARMAAC", sviluppato dalla DGAC, nel 2019 i tredici principali hub aeroportuali hanno emesso, esclusivamente con l'uso di unità di potenza ausiliarie (più comunemente note con l'acronimo inglese APU - *Auxiliary Power Unit*) per il traffico commerciale, oltre 230 000 tonnellate di CO₂. Poiché l'uso di APU è essenziale per il periodo minimo di tempo necessario per collegare e scollegare i mezzi elettrici (30 % del tempo), il risparmio può essere stimato a 145 tonnellate di CO₂.

Le autorità francesi hanno precisato al riguardo che nel 2022 1 kWh fornito dalla rete elettrica (400 Hz) costava in media 0,276 EUR/kWh³. Nel dicembre 2023 il costo di 1 kWh fornito dall'unità di potenza ausiliaria (APU) era di 0,18 EUR⁴. Il costo dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica è pertanto superiore al costo dell'utilizzo dell'APU.

Con la riduzione d'imposta la Francia intende incentivare gli operatori in questione a sviluppare e utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalla combustione di carburanti a bordo degli aeromobili in stazionamento, e di conseguenza ridurre le emissioni di CO₂. L'applicazione di

³ <https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-prix#Vuedensemble>

⁴ Il calcolo fornito dalle autorità francesi è il seguente: con un'efficienza elettrica dell'APU del 35 %, 1 kWh in uscita dell'APU equivale a circa $1/0,35 = 2,86$ kWh forniti in entrata dell'APU. Tenendo conto del potere calorifico inferiore del cherosene (43 MJ/kg), ossia 11,95 kWh/kg (dato che 1 Joule = $2,778 \times 10^{-7}$ kilowatt/ora), 1 kWh fornito dall'APU richiede circa 0,239 kg di cherosene. Nel dicembre 2023 il prezzo medio del cherosene sul mercato europeo era di 769 EUR/t (cfr. <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>), per cui il prezzo di utilizzo dell'APU risulta pari a 0,18 EUR/kWh.

un'aliquota d'imposta ridotta aumenterebbe la competitività dell'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto a quella prodotta a bordo degli aeromobili in questione con mezzi e prodotti a elevata emissione di gas a effetto serra.

La spesa relativa a questa misura ammonterebbe a 12 milioni di EUR per il 2024 e a 16,3 milioni di EUR all'anno tra il 2025 e il 2029. La spesa di bilancio totale di questa misura per il periodo inizialmente richiesto (2024-2029) era stimata a 93,5 milioni di EUR.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La tassazione dell'elettricità è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dell'energia, in particolare dall'articolo 10. La direttiva stabilisce in effetti livelli minimi di tassazione applicabili all'elettricità fissati in conformità dell'allegato I (tabella C). 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 agli aeromobili.

La misura richiesta costituisce un aiuto di Stato e rientra nell'ambito di applicazione della legislazione dell'UE in materia, in particolare del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione⁵.

Disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia

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

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

Con la riduzione d'imposta prevista le autorità francesi mirano a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per gli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico che sia meno dannoso per l'ambiente e pertanto a migliorare la qualità dell'aria e a ridurre il rumore.

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'ambiente⁶.

Analogamente, nel quadro della suddetta proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, che prevede fra l'altro che i combustibili forniti per la navigazione aerea siano tassati, al fine di incoraggiare lo sviluppo e l'adozione di soluzioni più ecologiche rispetto alla produzione di elettricità a bordo, la Commissione ha previsto la possibilità per gli Stati membri di applicare esenzioni totali o parziali all'energia elettrica fornita agli aeromobili in stazionamento, ma anche alle navi ormeggiate in porto.

⁵ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

⁶ 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).

Nel caso di specie, i beneficiari sarebbero soggetti a un livello di tassazione ridotto corrispondente ai livelli minimi di tassazione applicabili all'energia elettrica nell'Unione europea, quali previsti dalla direttiva sulla tassazione dell'energia (ossia 0,5 o 1 EUR/MWh a seconda del tipo di consumo), il che favorisce il conseguimento degli obiettivi di cui sopra.

La possibilità di introdurre un'agevolazione fiscale per l'energia elettrica erogata da impianti di terra può quindi 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, in questo caso di natura ambientale.

La Francia ha chiesto che la misura si applichi per il periodo massimo consentito dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva, vale a dire sei anni (da gennaio 2024 a dicembre 2029). In teoria, secondo le autorità francesi il periodo di applicazione della deroga dovrebbe essere abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori aeroportuali e i fornitori di energia elettrica dall'avviare, o continuare a effettuare, i necessari investimenti negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica. Le autorità francesi aggiungono inoltre che tale periodo darà la massima certezza del diritto possibile anche agli operatori degli aeromobili, che devono pianificare i propri investimenti nelle attrezzature di bordo. A seguito delle discussioni tra le autorità francesi e la Commissione, in particolare in vista della proposta di revisione della direttiva 2003/96/CE, è stata concordata una data di cessazione anticipata, ossia il 31 dicembre 2027.

A sostegno della loro richiesta le autorità francesi hanno inoltre sottolineato che dodici decreti di limitazione delle unità di potenza ausiliarie⁷ (APU) sono stati pubblicati di recente, nel luglio 2023⁸. Tali decreti riguardano dodici aeroporti francesi che sono sotto il controllo dell'autorità di controllo dell'inquinamento acustico (*Autorité de contrôle des nuisances sonores* - ACNUSA)⁹. Tali decreti sono intesi a disciplinare il tempo di utilizzo delle APU, il cui uso produce CO₂ e può rappresentare il 6 % delle emissioni di CO₂ di un hub aeroportuale¹⁰. Le autorità francesi hanno precisato al riguardo che esistono misure alternative (termiche ed elettriche) alle APU che consentono una notevole riduzione dell'impronta di carbonio¹¹ e del livello di rumore¹² e nel contempo migliorano la qualità dell'aria. Tuttavia, a causa di una quantità insufficiente di attrezzature sostitutive delle APU, tali misure di regolamentazione non sono sufficienti, secondo le autorità francesi, a incoraggiare gli aeroporti interessati a dotarsi di mezzi alternativi; peraltro i decreti di limitazione di cui sopra riguardano unicamente dodici aeroporti. Pertanto, secondo le autorità francesi, un'aliquota di accisa ridotta applicabile all'energia elettrica fornita agli aeromobili in stazionamento che

⁷ L'unità di potenza ausiliaria (APU) è un piccolo turboreattore situato nella parte posteriore della fusoliera che, quando il velivolo è a terra, provvede a fornire energia elettrica e aria condizionata. Consente inoltre di avviare i reattori principali.

⁸ Un decreto per ciascun hub aeroportuale entrato in vigore il 1° dicembre 2023. Cinque aeroporti disponevano già di un decreto di limitazione; tali decreti sono stati abrogati e sostituiti da quelli pubblicati nel luglio 2023.

⁹ Questi dodici aeroporti rappresentano l'85 % dei movimenti commerciali effettuati in Francia (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin, Bâle-Mulhouse).

¹⁰ Cifra fornita da *Aéroports de Paris* (ADP) nell'ambito del programma hOlistic Green Airport (OLGA) finanziato da Horizon 2020.

¹¹ Tra 6 e 10 tonnellate emesse all'anno, contro 408-1166 tonnellate con l'APU per gli apparecchi della marca Guinault ([APU OFF - Guinault](#)).

¹² 75 dB invece di 120 dB con l'APU per gli apparecchi della marca Guinault, ad esempio.

copra la totalità degli aeroporti francesi sembra costituire un importante incentivo per l'ecosistema aeroportuale.

Inoltre, secondo le autorità francesi è stato istituito un regime eccezionale di deduzione fiscale ("sovrammortamento")¹³ per agevolare gli aeroporti e i prestatori di servizi di assistenza a terra che investono in macchinari che utilizzano combustibili più rispettosi dell'ambiente (gas naturale, energia elettrica, idrogeno, superetanolo E85, macchine non stradali che combinano energia elettrica e motori a benzina e quelle che combinano benzina con gas combustibile naturale o gas di petrolio liquefatto). Tale misura consente di dedurre dall'utile, soggetto all'imposta sul reddito o all'imposta sul reddito delle società, una somma pari al 40 % del valore iniziale, esclusi i costi finanziari, delle macchine non stradali iscritte come immobilizzazioni. Tale deduzione è aumentata al 60 % del valore del bene acquisito per le piccole e medie imprese. La deduzione eccezionale è subordinata al rispetto del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti "de minimis". Il regime si applica ai nuovi investimenti acquisiti, presi in leasing o in locazione con opzione di acquisto dal 1° gennaio 2020 fino al 31 dicembre 2022. Tenuto conto della crisi legata alla pandemia di COVID-19, della recente applicazione di tale deduzione e della mancanza di liquidità degli aeroporti e dei prestatori di servizi di assistenza a terra, dall'entrata in vigore di tale misura gli investimenti in mezzi meno inquinanti sono stati ridotti.

Infine le autorità francesi precisano che il governo francese ha recentemente adottato una legge per accelerare la transizione energetica che dovrebbe facilitare l'installazione di pannelli fotovoltaici negli aeroporti, in particolare sugli edifici e nelle aree verdi degli aeroporti¹⁴. L'obiettivo di questa legge (che sarà integrata da altre due leggi sull'energia eolica terrestre e sul nucleare) è aumentare al 33 % la quota di energie rinnovabili in Francia nel 2030. Nei prossimi anni gli aeroporti intendono infatti installare impianti fotovoltaici sui loro edifici. L'obiettivo è, in un primo tempo, raggiungere l'autosufficienza in energia elettrica e successivamente aumentare la produzione di elettricità.

L'obiettivo di queste misure è, fra l'altro, migliorare le condizioni quadro che disciplinano l'uso, negli aeroporti, dell'energia elettrica erogata da impianti di terra agli aeromobili interessati.

In tale contesto è pertanto opportuno concedere l'autorizzazione per il periodo in questione.

Norme in materia di aiuti di Stato

Le aliquote d'imposta ridotte previste dalle autorità francesi sono pari ai livelli minimi di tassazione applicabili nell'Unione all'elettricità, quali stabiliti all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

La presente proposta lascia impregiudicata la valutazione della misura francese ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato. Inoltre la proposta di una decisione di esecuzione del Consiglio lascia impregiudicato l'obbligo dello Stato membro di rispettare la normativa sugli aiuti di Stato.

¹³ Articolo 39 *decies*, lettera f), del codice generale delle imposte, risultante dalle disposizioni dell'articolo 60 della legge n. 2019-1479 del 29 dicembre 2019 relativa alle finanze per il 2020.

¹⁴ Legge n. 2023-175 del 10 marzo 2023 sull'accelerazione della produzione di energie rinnovabili. Le disposizioni volte a promuovere e semplificare l'installazione di pannelli fotovoltaici sono contenute nel titolo III di tale legge.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Ambiente e cambiamenti climatici

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica dell'Unione in materia di ambiente e cambiamenti climatici.

Nella misura in cui contribuirà a ridurre l'utilizzo di combustibili fossili a bordo degli aeromobili in stazionamento, essa contribuirà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria a livello locale e a ridurre il rumore.

Attualmente la direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente stabilisce che gli Stati membri provvedono affinché i livelli di alcuni inquinanti atmosferici siano mantenuti al di sotto dei valori limite, dei valori obiettivo e di altri standard di qualità dell'aria fissati nella direttiva. Tale obbligo impone loro, se del caso, di trovare soluzioni a problemi quali le emissioni degli aeromobili in stazionamento in aeroporti aperti al traffico aereo pubblico.

Secondo le stime delle autorità francesi, il ricorso a mezzi elettrici permetterebbe di diminuire di dieci volte le emissioni di CO₂ degli aeromobili in stazionamento. Secondo i dati estratti dal bilancio annuale delle emissioni gassose legate al traffico aereo in Francia, realizzato dalla Direzione generale dell'aviazione civile (DGAC) sulla base del calcolatore "TARMAAC", sviluppato dalla DGAC, nel 2019 i tredici principali hub aeroportuali hanno emesso, esclusivamente con l'uso di unità di potenza ausiliarie (più comunemente note con l'acronimo inglese APU - *Auxiliary Power Unit*) per il traffico commerciale, oltre 230 000 tonnellate di CO₂. Poiché l'uso delle APU è essenziale per il periodo minimo di tempo necessario per collegare e scollegare i mezzi elettrici (30 % del tempo), il risparmio può essere stimato a 145 tonnellate di CO₂.

Politica energetica

La misura richiesta è intesa ad accompagnare la transizione energetica del trasporto aereo prevista dal Green Deal europeo e, in particolare, dai testi del pacchetto "Pronti per il 55 %" (cfr. revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti, TEN-E¹⁵).

La misura è in linea con il regolamento (UE) 2023/1804, del 13 settembre 2023¹⁶, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che contemplava in particolare la realizzazione di un'infrastruttura per l'energia elettrica negli aeroporti¹⁷.

Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Francia, come richiesto, di applicare aliquote d'imposta ridotte.

Politica dei trasporti

Oltre agli orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), che prevedono la disponibilità di combustibili alternativi nei porti interni, nei porti marittimi e negli aeroporti,

¹⁵ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e che abroga il regolamento (UE) n. 347/2013 (COM (2020) 824 final).

¹⁶ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1.

¹⁷ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

la misura richiesta dalla Francia rientra anche in una dinamica di complementarità con il quadro esistente stabilito nella raccomandazione 2006/339/CE della Commissione relativa alla promozione dell'elettricità erogata da impianti di terra per le navi ormeggiate nei porti dell'Unione e la comunicazione della Commissione sugli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica dei trasporti marittimi dell'Unione.

Mercato interno e concorrenza leale

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale, secondo le autorità francesi, la misura si limita a ridurre la distorsione fiscale esistente tra due fonti concorrenti di elettricità per gli aeromobili in stazionamento.

Infatti l'energia elettrica fornita a tali aeromobili è normalmente generata mediante mezzi e prodotti a forte emissione di gas a effetto serra, che sono peraltro esenti da qualsiasi imposta, in particolare dalle accise ai sensi dell'articolo 14 della direttiva¹⁸.

L'applicazione di un livello ridotto di tassazione all'energia elettrica fornita agli aeromobili dai terminali elettrici dell'aeroporto consentirebbe quindi di ridurre il ricorso ai mezzi interni di produzione di elettricità degli aeromobili, che sono fonti di inquinamento, e di garantire una concorrenza leale tra le imprese di trasporto aereo che producono elettricità a bordo e quelle che si riforniscono di energia elettrica a partire dai terminali elettrici previsti a tal fine dagli aeroporti.

Il periodo per il quale si propone di accordare l'autorizzazione ad applicare aliquote d'imposta ridotte, tranne che vi siano cambiamenti significativi del quadro e della situazione attuali, rende improbabile che l'analisi svolta nei paragrafi precedenti cambi prima della data di scadenza della misura richiesta.

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 TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 TFUE.

Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, il Consiglio gode di una competenza esclusiva, in quanto strumento di diritto derivato, per autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza, il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. In ogni caso, dato che il presente atto non è un progetto di atto legislativo, non dovrebbe essere trasmesso ai

¹⁸ Inoltre, conformemente all'articolo L. 312-17 del Codice delle imposizioni dei beni e dei servizi (*Code des impositions des produits et des services* - CIBS), il fatto generatore dell'accisa non comprende il consumo di energia elettrica da parte della persona che l'ha prodotta quando quest'ultima consuma tutta la produzione per il proprio uso e i quantitativi prodotti o che possono essere prodotti, valutati per sito di produzione e secondo il metodo di produzione, non superano i 240 milioni di chilowattora per sito di produzione o la quota, consumata nel sito, dell'elettricità prodotta dai produttori di elettricità per i quali la capacità di produzione installata nel sito è inferiore a 1000 kilowatt. Nel caso di specie, un aeromobile deve essere considerato come un sito di produzione e, pertanto, l'imposta non si applica ai quantitativi da esso prodotti e consumati entro i limiti stabiliti.

parlamenti nazionali ai sensi del protocollo n. 2 dei trattati per l'esame della conformità al principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non va al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo previsto.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'atto proposto è una decisione di esecuzione del Consiglio. L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La misura non comporta la valutazione della normativa vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

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

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

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

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dalla Francia 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. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non è necessario un piano attuativo. La presente proposta riguarda un'autorizzazione per una riduzione d'imposta concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta. Essa è concessa per un periodo limitato fino al 31 dicembre 2027. Le aliquote applicabili sono pari ai livelli minimi di tassazione fissati dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. La misura può essere valutata in caso di una richiesta di proroga al termine del periodo di validità.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

La proposta non richiede documenti esplicativi riguardanti il recepimento.

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

L'articolo 1 stabilisce che la Francia sarà autorizzata ad applicare un livello ridotto di tassazione all'energia elettrica fornita direttamente agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico ("energia elettrica erogata da impianti di terra"). Le aliquote di tassazione non devono essere inferiori ai livelli minimi di tassazione applicabili all'elettricità di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE e fissati conformemente all'allegato I, tabella C, di tale direttiva.

L'articolo 2 stabilisce che l'autorizzazione richiesta è concessa a decorrere dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2027, entro il periodo massimo di sei anni consentito dalla direttiva.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Francia ad applicare aliquote di tassazione ridotte all'elettricità fornita direttamente agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico

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'elettricità¹⁹, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera dell'11 aprile 2022 la Francia ha chiesto l'autorizzazione ad applicare un livello di tassazione ridotto all'energia elettrica fornita direttamente a tutti gli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Le autorità francesi hanno fornito ulteriori informazioni in data 25 ottobre 2022 e 7 agosto 2023. Informazioni aggiuntive sono state trasmesse dalle autorità francesi il 30 ottobre 2023, il 7 novembre 2023, il 27 dicembre 2023 e il 18 aprile 2024. L'autorizzazione dovrebbe essere valida per un periodo che si concluderà il 31 dicembre 2027.
- (2) Con le aliquote di tassazione ridotte che intende applicare, la Francia mira a promuovere ulteriormente la diffusione e l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra. L'uso di questo tipo di energia elettrica è considerato, sotto il profilo ambientale, una modalità meno dannosa per l'ambiente di soddisfare il fabbisogno di energia elettrica degli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico rispetto all'utilizzo di combustibili di origine fossile.
- (3) Nella misura in cui permette di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di altri inquinanti atmosferici derivanti dai mezzi produzione interni degli aeromobili, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare la qualità dell'aria e a ridurre il rumore. Si prevede pertanto che la misura contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione europea in materia di ambiente, salute e clima.
- (4) La concessione alla Francia dell'autorizzazione ad applicare aliquote d'imposta ridotte all'energia elettrica erogata da impianti di terra non va al di là di quanto necessario, dal momento che la produzione di elettricità a bordo continuerà a rappresentare nella maggior parte dei casi l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione nel mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che durante la sua vigenza la misura determini significative distorsioni della

¹⁹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

concorrenza; essa pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

- (5) È pertanto opportuno autorizzare la Francia ad applicare aliquote d'imposta ridotte, come richiesto, a decorrere dal 1° gennaio 2024.
- (6) 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. Tuttavia, per non pregiudicare i futuri sviluppi generali del quadro giuridico vigente, è opportuno disporre che, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, adotti un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici e dell'energia elettrica con cui la presente autorizzazione non fosse compatibile, la presente autorizzazione cessi di applicarsi.
- (7) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Francia è autorizzata ad applicare aliquote di tassazione ridotte all'energia elettrica fornita direttamente da impianti di terra agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

La presente decisione si applica dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2027.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, adotta 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 di tali disposizioni generali.

Articolo 3

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*