



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 13.4.2011  
SEC(2011) 410 definitivo

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO**

*Documento di accompagnamento della*

Proposta di

**DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

**recante modifica della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità**

{COM(2011) 169 definitivo}  
{SEC(2011) 409 definitivo}

## 1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

I servizi della Commissione hanno effettuato una valutazione dell'impatto per esaminare l'incidenza delle possibili opzioni di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia<sup>1</sup> (di seguito "la DTE" o "la direttiva").

L'UE si è posta una serie di obiettivi impegnativi e giuridicamente vincolanti in materia di clima e di energia. La direttiva vigente non è in linea con questo quadro strategico e presenta diverse carenze dal punto di vista del funzionamento del mercato interno. In particolare, occorre affrontare i problemi elencati di seguito.

1) Le vigenti aliquote minime si basano sul volume dei prodotti energetici consumati, non riflettono il contenuto di energia o le emissioni di CO<sub>2</sub> dei prodotti energetici e causano quindi un uso inefficiente dell'energia e distorsioni del mercato interno. Esse hanno inoltre dato luogo a incentivi che contrastano con gli obiettivi dell'UE in materia di energia e di cambiamenti climatici: ad esempio, grazie ad un'aliquota inferiore risulta incoraggiato l'uso del carbone, il prodotto con il più alto contenuto di CO<sub>2</sub>. Per quanto riguarda i carburanti per motori, i livelli minimi più bassi applicati al gasolio rafforzano ulteriormente il vantaggio naturale del combustibile diesel rispetto alla benzina, per via del suo contenuto energetico più elevato. Le vigenti aliquote minime causano una discriminazione anche nei confronti delle energie rinnovabili che, in linea di principio, sono tassate all'aliquota del combustibile convenzionale che sostituiscono, nonostante abbiano un contenuto energetico inferiore (ad esempio, l'etanolo rispetto alla benzina e il biodiesel rispetto al gasolio). Inoltre, i vigenti limiti non creano pari condizioni di concorrenza per i consumatori professionali, perché nella pratica taluni operatori economici possono trovarsi in una situazione più vantaggiosa di altri a seconda della fonte di energia che utilizzano.

2) La DTE e il sistema UE per lo scambio di quote di emissioni (sistema ETS) non sono strumenti coordinati<sup>2</sup>. Il sistema ETS e una tassazione del CO<sub>2</sub> applicabile dagli Stati membri sulla base della DTE hanno il medesimo obiettivo, ossia consentire di ridurre i gas a effetto serra imputabili a un insieme specifico di attività, in modo efficiente sotto il profilo dei costi. Tuttavia, poiché gli Stati membri applicano la tassazione del CO<sub>2</sub> sulla base della DTE in modo non coordinato, è necessario che la direttiva contenga orientamenti più precisi e regole più chiare. In linea di principio, rientrano nell'ambito di applicazione della DTE l'elettricità e tutti i prodotti energetici utilizzati per produrre calore o per alimentare motori. La direttiva sul sistema ETS si applica alle emissioni di gas a effetto serra prodotte da impianti energetici e industriali di grandi dimensioni. Alcuni operatori che consumano energia sono coperti da entrambi gli strumenti (ad esempio le cartiere), mentre altri rimangono al di fuori del campo di applicazione di entrambi i quadri normativi (ad esempio gli impianti di piccole dimensioni che utilizzano energia in alcuni processi industriali). Entrambi gli scenari possono dare luogo a perdite in termini di efficienza sotto il profilo dei costi e causare distorsioni del mercato interno. Sebbene l'applicazione combinata di tassazione e sistema ETS costituisca un forte incentivo a ridurre le emissioni, non è detto che si tratti dello scenario più conveniente in

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pagg. 32-46).

termini di costi, il che compromette la logica stessa del sistema ETS e ne distorce il funzionamento.

3) La DTE contiene due disposizioni che autorizzano un trattamento speciale di taluni consumatori di energia, le quali devono essere riesaminate dal Consiglio sulla base di una proposta della Commissione. L'articolo 9, paragrafo 2, della DTE consente a tre Stati membri (Belgio, Danimarca e Lussemburgo) di applicare al gasolio per riscaldamento livelli di tassazione inferiori al livello minimo stabilito. L'articolo 15, paragrafo 3, della DTE consente inoltre agli Stati membri di applicare un livello di tassazione fino a zero ai prodotti energetici e all'elettricità utilizzati nei lavori agricoli, dell'orticoltura o della piscicoltura, e della silvicoltura. Si tratta dell'unica disposizione della DTE che prevede che alcuni consumatori professionali possano beneficiare di riduzioni/esenzioni inferiori ai minimi dell'UE.

## **2. L'AZIONE DELL'UE È GIUSTIFICATA DA MOTIVI DI SUSSIDIARIETÀ?**

I problemi individuati possono essere risolti solo tramite una revisione della DTE. Secondo la direttiva vigente, gli Stati membri possono aumentare le aliquote della tassazione sull'energia oppure introdurre tasse legate al CO<sub>2</sub>. Tali approcci nazionali rischiano tuttavia di causare distorsioni del mercato interno a causa della struttura non armonizzata e del livello delle tasse nazionali:

- (1) le vigenti aliquote minime limitano il livello di ambizione degli obiettivi che gli Stati membri possono sperare di raggiungere tassando l'energia, in particolare per quanto riguarda gli usi professionali, dove la tassazione dell'energia incide direttamente sulla competitività delle imprese;
- (2) le tasse legate al CO<sub>2</sub> introdotte nel quadro della vigente DTE non consentono di affrontare adeguatamente il problema delle emissioni attribuibili a settori che non rientrano nel sistema ETS, perché gran parte del consumo di energia non è soggetto alla tassazione legata al CO<sub>2</sub>. Inoltre, per gli usi energetici coperti dalla DTE è difficile applicare una tassa sul CO<sub>2</sub> solo agli impianti che non rientrano nel sistema ETS;
- (3) una teorica "tassa sul CO<sub>2</sub>" può essere messa in pratica in diversi modi e la mancanza di un quadro a livello di UE apre la strada alla creazione di soluzioni nazionali che possono portare a distorsioni del mercato interno e/o a casi di doppia imposizione.

## **3. PRINCIPALI OBIETTIVI STRATEGICI**

L'obiettivo principale della revisione della DTE è quello di renderla più conforme agli obiettivi dell'UE in materia di energia e di cambiamenti climatici, in particolare per affrontare il problema delle emissioni di CO<sub>2</sub> riconducibili ai settori che non rientrano nel sistema ETS, evitare interferenze negative con il sistema ETS, favorire il risparmio energetico e il consumo di energia da fonti rinnovabili e consentire la creazione di gettito senza causare distorsioni. In generale, la revisione dovrebbe migliorare la struttura della vigente direttiva per consentire agli Stati membri di utilizzare la tassazione dell'energia in maniera più efficace ai fini delle politiche ambientali e per altri fini strategici nonché per migliorare il funzionamento del mercato interno.

Gli obiettivi della revisione della DTE possono essere ulteriormente specificati come segue:

- (1) garantire un trattamento uniforme delle fonti di energia ai sensi della DTE e quindi creare reali condizioni di parità tra i diversi consumatori di energia;
- (2) fornire un quadro di tassazione adeguato alle energie rinnovabili;
- (3) fornire un quadro di riferimento per la tassazione del CO<sub>2</sub> nei settori in cui il sistema ETS non si applica ed evitare sovrapposizioni tra i due strumenti con conseguenti perdite di efficacia sotto il profilo dei costi.

#### **4. OPZIONI**

Al fine di esaminare in che modo i diversi obiettivi strategici possano essere affrontati al meglio, diverse opzioni sono state analizzate e messe a confronto con lo scenario di base (= nessuna ulteriore modifica alla DTE vigente oltre la graduale scadenza dei periodi transitori rimanenti). Le opzioni 1 e 2 prevedono la revisione delle aliquote minime applicate alle diverse fonti di energia in modo coerente, sulla base rispettivamente del contenuto di energia e delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le opzioni 3A e 3B propongono di rivedere la struttura della direttiva suddividendo i livelli minimi esistenti in due parti (contenuto di energia ed emissioni di CO<sub>2</sub>) per riflettere i diversi obiettivi ambientali su cui si basa la tassazione dell'energia: risparmio energetico da un lato e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dall'altro (l'opzione 3B prevede aliquote minimi inferiori per le emissioni di CO<sub>2</sub>). L'opzione 4 prevede l'introduzione di un'ulteriore tassa uniforme sul CO<sub>2</sub> che si sommerebbe alle tasse già imposte ai sensi della DTE per integrare il sistema ETS. Le due opzioni specifiche per i trasporti (5 e 6) sono intese a prevedere l'incidenza sul mix di carburanti di un allineamento delle aliquote per la benzina e per il gasolio in funzione del contenuto di energia e delle emissioni di CO<sub>2</sub>. A differenza dell'opzione 5, nell'opzione 6 gli Stati membri sarebbero obbligati a rispettare il rapporto tra le aliquote minime nelle aliquote nazionali.

Al fine di esaminare l'impatto delle opzioni strategiche, è stato necessario formulare delle ipotesi sui livelli di tassazione. Per la parte di tassazione basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, si è presa in considerazione una gamma di prezzi del CO<sub>2</sub> che copre i prezzi previsti all'interno e all'esterno del sistema ETS (€ 10, 20 e 30/t). La parte della tassazione legata al contenuto energetico è basata sulle aliquote vigenti di alcuni prodotti per il riscaldamento e, per i carburanti per motori, sulle aliquote previste nella proposta relativa al gasolio utilizzato a fini commerciali<sup>3</sup>. Le aliquote ottenute, utilizzate per elaborare gli scenari da 1 a 6, espresse nelle unità utilizzate nella DTE, sono riportate nella tabella che segue.

---

<sup>3</sup> COM(2007) 52.

**Tabella 1: aliquote minime utilizzate per l'elaborazione degli scenari da 1 a 6 (aliquote al 1.1.2013) nelle unità dell'attuale DTE)**

Prodotto energetico	Unità	Minimi fissati nella DTE	Proposta per il gasolio usato a fini commerciali	Opzione						
				1	2	3A	3B	4	5	6
<i>Usa come carburante per motori</i>										
Benzina	€/1 000 l	359	380	380	380	380	380	380	380	380
Gasolio	€/1 000 l	330	380	380	380	380	380	380	438	438
Cherosene	€/1 000 l	330	330	330	330	330	330	330	409	409
GPL	€/1 000 kg	125	125	125	125	125	125	125	528	528
Gas naturale	€/GJ	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	n.d.	n.d.
<i>Usa come combustibile per riscaldamento (a fini non commerciali)</i>										
Gasolio	€/1 000 l	21	21	22,2	54,9	66	38,6	60,3	n.d.	n.d.
Olio combustibile pesante	€/1 000 kg	15	15	24,0	61,8	73,8	42,9	68,0	n.d.	n.d.
Cherosene	€/1 000 l	0	0	20,9	50	59,0	34,7	55,0	n.d.	n.d.
GPL	€/1 000 kg	0	0	27,6	58,0	71,2	42,5	63,8	n.d.	n.d.
Gas naturale	€/GJ	0,3	0,3	0,6	1,1	1,4	0,9	1,2	n.d.	n.d.
Carbone	€/GJ	0,3	0,3	0,6	1,9	2,2	1,3	2,1	n.d.	n.d.
Elettricità	€/MWh	1,0	1,0	2,16	0	1,0	1,0	0	n.d.	n.d.
<i>Usa come combustibile per riscaldamento (a fini commerciali)</i>										
Gasolio	€/1 000 l	21	21	22,2	54,9	60,4	33	60,3	n.d.	n.d.
Olio combustibile pesante	€/1 000 kg	15	15	24	61,8	67,8	36,9	68,0	n.d.	n.d.
Cherosene	€/1 000 l	0	0	20,9	50	55,2	30,2	55,0	n.d.	n.d.
GPL	€/1 000 kg	0	0	27,6	58	64,9	35,9	63,8	n.d.	n.d.
Gas naturale	€/GJ	0,15	0,15	0,6	1,1	1,3	0,7	1,2	n.d.	n.d.
Carbone	€/GJ	0,15	0,15	0,6	1,9	2	1,1	2,1	n.d.	n.d.
Elettricità	€/MWh	0,5	0,5	2,16	0	0,5	0,5	0	n.d.	n.d.

Inoltre, sono state individuate due opzioni ulteriori che corrispondono alle disposizioni di revisione di cui all'articolo 9, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva. Infine, sono state valutate diverse opzioni relative alla concessione di un trattamento speciale ai settori ritenuti a rischio di rilocalizzazione del carbonio.

## 5. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

La valutazione si basa su un largo ventaglio di contributi trasmessi da diverse parti interessate (Stati membri, imprese, altri servizi della Commissione). Inoltre, al fine di valutare l'impatto la Commissione ha effettuato un'analisi qualitativa e quantitativa basandosi sui risultati di tre modelli (E3ME, TREMOVE e QUESTIII).

In generale, una struttura fiscale più efficiente potrebbe di per sé dare segnali di prezzo migliori e più uniformi, oltre a garantire un utilizzo più efficace della tassazione dell'energia a fini sia ambientali che fiscali. Questa valutazione dell'impatto dimostra che i costi di una ristrutturazione del sistema fiscale esistente sarebbero molto bassi o addirittura negativi. Per quanto riguarda i costi amministrativi, utilizzando l'attuale sistema delle accise ai fini della

tassazione del CO<sub>2</sub> è possibile introdurre un nuovo elemento nella tassazione dei prodotti energetici senza alcun costo aggiuntivo e senza nuovi oneri amministrativi per le imprese e le amministrazioni fiscali.

Gli impatti macroeconomici di tutte le opzioni strategiche sono determinati essenzialmente dal modo in cui gli Stati membri utilizzano le entrate supplementari. Se le entrate sono utilizzate per ridurre il costo del lavoro, gli effetti sul PIL e sull'occupazione sono sempre positivi, anche se di entità limitata. Poiché la portata degli effetti dipende dall'ammontare delle entrate supplementari generate, l'opzione 4 produce gli effetti più importanti. La variazione del PIL rimane tuttavia inferiore a 1/3 di punto percentuale, mentre il numero di posti di lavoro aggiuntivi creati arriverebbe a poco meno di 1 milione nel 2030. Gli effetti delle altre opzioni strategiche rimarrebbero notevolmente inferiori. Queste tendenze sono state confermate dai modelli supplementari elaborati sulla base delle proiezioni di riferimento aggiornate in funzione degli effetti della crisi finanziaria ed economica. L'utilizzo delle entrate sotto forma di trasferimenti forfettari alle famiglie o a fini di risanamento del bilancio non generano effetti positivi sul PIL e sull'occupazione.

Dall'analisi emerge che il livello delle entrate supplementari degli Stati membri secondo le diverse opzioni (indipendentemente dalla questione del loro utilizzo) dipende notevolmente dal modo in cui gli Stati membri attuerebbero la nuova struttura e dalla misura in cui farebbero ricorso alla possibilità di esenzioni o riduzioni. Una tassa supplementare sul CO<sub>2</sub> di 20€/t per tutte le emissioni che non rientrano nel sistema ETS potrebbe apportare all'UE-27 circa 40 miliardi di euro nel 2020.

Le emissioni di CO<sub>2</sub> costituiscono l'esternalità ambientale più rilevante presa in considerazione dalla tassazione. In tutte le opzioni considerate si avrebbe una riduzione delle emissioni totali di CO<sub>2</sub>, nel caso dell'opzione 4 fino al 2% circa. Questa diminuzione rappresenta circa il 37% (o 92 milioni di t CO<sub>2</sub>) dello sforzo di riduzione necessario al di fuori del sistema ETS, se si tiene conto delle emissioni di riferimento recentemente corrette verso il basso. Allo stesso modo, tutte le opzioni creerebbero, in varia misura, un ambiente fiscale più favorevole all'utilizzo delle energie rinnovabili, in particolare dei biocarburanti.

Nell'insieme, la revisione della DTE non sembra produrre effetti negativi sui redditi, ma l'impatto distributivo varia a seconda del metodo scelto per l'utilizzo delle entrate. Sebbene l'utilizzo a favore della riduzione della fiscalità del lavoro produca i migliori risultati complessivi per i redditi familiari, essa tende a favorire i nuclei familiari a reddito più elevato a scapito di quelli a basso reddito. L'utilizzo sotto forma di importi forfettari evita gli effetti distributivi regressivi, seppure al costo di causare una lieve diminuzione complessiva dei redditi. Un aumento dei costi di trasporto parallelo a quelli dei costi di combustibile attenua gli effetti distributivi regressivi di quest'ultimo.

Nel complesso, in tutte le opzioni strategiche gli impatti settoriali non causano preoccupazione per gli effetti negativi sulla competitività, anche se le ripercussioni non sono equamente distribuite tra i vari settori produttivi. Nell'ipotesi di un utilizzo delle entrate per la riduzione del costo del lavoro, il tasso di occupazione aumenterebbe o resterebbe costante in tutti i settori e solo pochissimi registrerebbero lievi perdite di produzione.

Per quanto riguarda il settore automobilistico, si osserva che l'allineamento obbligatorio delle aliquote nazionali per i carburanti previsto dall'opzione 6 non farebbe che rallentare l'aumento delle vendite delle automobili diesel, supponendo che gli Stati membri mantengano

invariate le aliquote per la benzina aumentando solo quelle per il gasolio (le vendite diminuirebbero dell'11,7% nel 2020 rispetto al valore di riferimento, che in termini assoluti costituisce tuttavia un aumento del 9% delle vendite di auto diesel).

Eliminando il vantaggio del prezzo per il gasolio sia nei livelli minimi fissati a livello di UE sia nelle aliquote nazionali, l'opzione 6 avrebbe anche un effetto riequilibrante sulla domanda e sull'offerta sul mercato dei carburanti. Tale trattamento neutro di tutti i carburanti per trasporto offrirebbe un vantaggio neutro sul piano tecnologico a tutti i combustibili che non rilasciano emissioni di CO<sub>2</sub> e incoraggerebbe l'efficienza energetica.

## 6. CONFRONTO TRA LE OPZIONI

Le opzioni strategiche sono state valutate in base ai seguenti criteri fondamentali, che riflettono gli obiettivi descritti nel capitolo 3: mercato interno e pari condizioni di concorrenza, efficacia ambientale (riduzione di CO<sub>2</sub>), impatto sul bilancio ed equità (tra gli Stati membri e tra i consumatori di energia). I risultati sono riassunti nella Tabella 2:

**Tabella 2: confronto tra le diverse opzioni rispetto ai criteri di valutazione considerati**

Opzione	Mercato interno e pari condizioni di concorrenza	Efficacia ambientale	Impatto sul bilancio	Equità
Opzione 1	+	(+)	+	+
Opzione 2	-	+	-	-
Opzione 3A	++	+	+	-
Opzione 3B	+	(+)	(+)	++
Opzione 4	(+)	++	++	--
Opzione 5	++	+	+	+
Opzione 6	(-)	++	++	+

Nota: le parentesi indicano che è stato attribuito solo mezzo punto.

Tutte le opzioni migliorano il funzionamento del mercato interno perché eliminano le distorsioni nel trattamento fiscale delle diverse fonti di energia. Risultano ridotte anche le distorsioni tra gli Stati membri, seppure in misura minore nell'opzione 3B (per via del periodo transitorio concesso a nove Stati membri) e nell'opzione 4 (che prevede l'imposizione di una tassa supplementare in aggiunta alle vigenti aliquote nazionali). L'opzione 3 consente di ottenere un trattamento più equo delle imprese che rientrano nel sistema ETS rispetto a quelle che ne sono escluse, grazie ad un parziale alleggerimento del carico fiscale per le imprese ETS, possibile grazie all'introduzione di un elemento di tassazione complementare legato al CO<sub>2</sub> per tutti gli impianti esclusi dal sistema. Per quanto riguarda le opzioni relative ai trasporti, l'opzione 6 è più adatta ad assicurare la parità di trattamento delle fonti di energia (benzina e diesel), ma potrebbe d'altro canto portare a divergenze leggermente più marcate delle aliquote applicate nei diversi Stati membri.

Per quanto riguarda l'efficacia dal punto di vista ambientale, l'opzione 4 consente di ottenere le maggiori riduzioni di CO<sub>2</sub>, introducendo una tassa sul CO<sub>2</sub> uniforme in tutta l'UE. Per quanto riguarda le emissioni dei trasporti, il modello TREMOVE ha mostrato che l'opzione 6 non inciderebbe solo sul mix di carburanti, ma anche sul consumo reale, dando luogo ad una riduzione globale delle emissioni di CO<sub>2</sub> a scapito di un certo riequilibrio della domanda tra

benzina e gasolio, in linea con gli obiettivi delle politiche dell'UE e della strategia in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dovute alle automobili.

Nonostante l'incidenza sul bilancio dipenda molto dalle politiche fiscali nazionali e sia quindi piuttosto difficile da prevedere, alcune opzioni hanno più probabilità di altre di creare entrate o perdite di bilancio supplementari. L'opzione 2 è la più debole dal punto di vista finanziario, perché limita la base imponibile ai combustibili fossili consumati nei settori che non rientrano nel sistema ETS. L'opzione 4, che introduce una tassa supplementare sul CO<sub>2</sub> per tutte le emissioni che non rientrano nel sistema di scambio delle quote, ha la massima incidenza sul bilancio. Si stima che una tassa aggiuntiva di 20 €/tCO<sub>2</sub> su tutte le emissioni che non rientrano nel sistema ETS potrebbe generare nell'UE-27 circa 40 miliardi di euro nel 2020.

L'equità tra gli Stati membri sarebbe maggiormente potenziata nel quadro dell'opzione 3B, che introduce periodi transitori che rispecchiano l'approccio solidale del pacchetto "clima-energia". L'equità tra i consumatori di energia può essere aumentata significativamente se la revisione della DTE riguarderà gli usi dei combustibili sia per il riscaldamento che come carburanti per motori, perché tale combinazione limita potenziali impatti distributivi negativi.

### ***Altre opzioni strategiche***

*Abrogare le aliquote minime specifiche accordate ad alcuni paesi per il gasolio da riscaldamento (articolo 9, paragrafo 2):* l'esistenza di livelli minimi più bassi per il gasolio da riscaldamento in Belgio, Danimarca e Lussemburgo crea un indebito vantaggio per i consumatori professionali di questi paesi e rischia di causare distorsioni del mercato interno.

*Subordinare l'applicazione di aliquote ridotte nel settore primario a contropartite di carattere ambientale (articolo 15, paragrafo 3):* l'articolo 15, paragrafo 3, che prevede la possibilità di concedere esenzioni incondizionate non è compatibile con gli obiettivi della direttiva in materia di armonizzazione fiscale e di promozione dell'efficienza energetica e della riduzione delle emissioni. Occorre pertanto che le esenzioni e le riduzioni relative alla tassazione generale del consumo energetico siano subordinate a contropartite in termini di maggiore efficienza energetica, pur lasciando agli Stati membri un certo margine di flessibilità per tener conto delle specificità del settore.

*Accordare un trattamento speciale ai settori ritenuti a rischio di rilocalizzazione del carbonio:* per riflettere l'approccio adottato nel quadro del sistema ETS occorre tenere conto del rischio di rilocalizzazione del carbonio per gli impianti appartenenti a settori che rientrano nel sistema ETS ma che sono esclusi dallo scambio di quote per via delle loro modeste dimensioni. A tale fine, la soluzione migliore è sembrata quella di concedere a questi impianti un credito di imposta basato sul consumo energetico precedente dell'impresa moltiplicato per un parametro di riferimento del combustibile che riflette il contenuto di CO<sub>2</sub> di un combustibile di riferimento.

### ***Misure scelte***

Sulla base dell'analisi delle diverse opzioni è stata individuata una serie di elementi che, insieme, consentono di ottenere i migliori risultati rispetto a tutti i criteri. Nel complesso, si è considerato che l'opzione 3 fornisce la struttura migliore proponendo due aliquote minime separate: una basata sul contenuto energetico e l'altra sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Una combinazione delle aliquote leggermente più ambiziose previste dall'opzione 3A con i periodi



transitori contemplati dall'opzione 3B risulta il modo migliore per coniugare l'efficacia ambientale della misura con il criterio dell'equità. Questi elementi dovrebbero essere combinati con l'opzione 6 per i trasporti, che garantisce un trattamento uniforme delle fonti di energia.

L'insieme delle misure prescelte è il seguente:

- struttura e livello generale di tassazione dei combustibili per riscaldamento come illustrato nell'opzione 3A (20 €/tCO<sub>2</sub> (2013-2020) e 30 €/tCO<sub>2</sub> (2021-2030), (0,15 €/GJ per usi professionali e 0,3 €/GJ per usi non professionali);
- prevedere un periodo transitorio per nove Stati membri per i combustibili da riscaldamento, in vista dell'introduzione di una tassazione legata al CO<sub>2</sub> fino al 2020 come previsto nell'opzione 3B;
- tassare i carburanti come previsto dall'opzione 6 per i trasporti;
- abrogare le aliquote minime specifiche per il gasolio da riscaldamento accordate ad alcuni paesi a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, della DTE;
- ridurre il debito d'imposta per il CO<sub>2</sub> dei piccoli impianti appartenenti a settori ritenuti esposti a un rischio di rilocalizzazione del carbonio sulla base di un parametro di riferimento per il carburante;
- subordinare l'applicazione di riduzioni fiscali per il settore primario (articolo 15, paragrafo 3, della DTE), a contropartite ambientali in maniera semplificata;
- includere i biocarburanti tra i prodotti energetici elencati nella DTE;
- indicizzare le aliquote minime in base al contenuto energetico (nell'allegato 14 è spiegato come realizzarlo nella pratica); per la parte della tassa legata al CO<sub>2</sub>, l'indicizzazione dovrebbe assumere la forma di un allineamento periodico dell'aliquota minima in funzione dell'evoluzione del prezzo di mercato delle quote di emissione nella UE, sulla base di una valutazione contenuta nella relazione che la Commissione è tenuta a presentare ai sensi dell'articolo 29 della DTE.

## **7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE**

Il monitoraggio della tassazione del consumo di energia è effettuato almeno una volta all'anno attraverso la raccolta di informazioni presso gli Stati membri in occasione delle riunioni del comitato delle accise. Inoltre, due volte l'anno la DG TAXUD aggiorna la banca dati in cui sono riportate le aliquote applicate dagli Stati membri per la tassazione dell'energia (tabelle delle accise).

L'articolo 29 della DTE prevede inoltre un esame periodico delle varie disposizioni della direttiva e dei livelli minimi di imposizione, svolto sulla base di una relazione e, se del caso, una proposta della Commissione. Questo esame tiene conto del corretto funzionamento del mercato interno e degli obiettivi generali del trattato. Una volta rivista la DTE, l'esame dovrà concentrarsi in particolare sul modo in cui gli Stati membri avranno attuato il nuovo quadro per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nei loro sistemi nazionali, sulla

misura in cui tale nuovo quadro avrà permesso loro di integrare le considerazioni di carattere ambientale e l'efficienza energetica, nonché sull'incidenza economica del nuovo quadro, in considerazione di come gli Stati membri avranno utilizzato le eventuali entrate supplementari.