



Bruxelles, 29.4.2021  
COM(2021) 211 final

2021/0110 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Danimarca ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota d'imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'Unione è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità<sup>1</sup> ("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.

In virtù della decisione di esecuzione 2015/993/UE del Consiglio del 19 giugno 2015<sup>2</sup> la Danimarca è stata autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto<sup>3</sup> ("energia elettrica erogata da impianti di terra").

L'obiettivo della presente proposta è prorogare tale autorizzazione come richiesto dalla Danimarca, dato che la deroga in vigore scade il 18 giugno 2021.

Con lettera del 5 maggio 2020 le autorità danesi hanno informato la Commissione in merito alla loro intenzione di prorogare la misura attuale fino al 17 giugno 2027. Informazioni complementari sono state inviate con lettera del 16 febbraio 2021.

Le autorità danesi intendono continuare ad applicare un'aliquota ridotta di 0,4 øre per KWh (circa 0,535 EUR per MWh<sup>4</sup>) dell'accisa sull'elettricità erogata da impianti di terra. Al momento della presentazione della richiesta l'aliquota d'imposta proposta era conforme all'aliquota minima di tassazione dell'elettricità per uso commerciale prevista dalla direttiva 2003/96/CE. L'articolo 13 della direttiva stabilisce un limite di tolleranza del 5 % per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro.

Si ricorda che l'articolo 13 della direttiva sulla tassazione dell'energia obbliga gli Stati membri a verificare una volta all'anno che le aliquote fiscali espresse in moneta nazionale siano conformi alle aliquote minime della direttiva. Per questo esercizio si utilizzano i tassi di cambio pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il primo giorno lavorativo del mese di ottobre. Gli Stati membri hanno la facoltà di mantenere gli importi di tassazione in vigore al momento dell'adeguamento annuale solo qualora la conversione degli importi espressi in euro dia luogo a un aumento del livello di tassazione espresso in moneta nazionale inferiore al 5 % o inferiore a 5 EUR, assumendo il più basso di tali due valori.

---

<sup>1</sup> GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

<sup>2</sup> GU L 159 del 25.6.2015, pag. 68.

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

<sup>4</sup> Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 1° ottobre 2019 (1 EUR = 7,4662 DKK).  
Cfr. GU C 329/03 dell'1.11.2019.

Il periodo richiesto di validità della deroga va dal 18 giugno 2021 al 17 giugno 2027, in continuità con la deroga vigente ed entro il termine massimo previsto dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

L'obiettivo della riduzione d'imposta è promuovere 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 soddisfare il fabbisogno di energia elettrica delle navi ormeggiate nei porti rispetto al consumo di combustibili bunker. La misura ridurrà le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dalle navi ormeggiate in porto.

La riduzione comporta un abbassamento della tassa sull'energia applicabile all'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto al livello altrimenti applicabile, che va da 89,2 øre per KWh (aliquota 2020) a 0,4 øre per KWh.

D'altro lato, a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri devono esentare i prodotti energetici utilizzati per produrre elettricità - e l'elettricità prodotta - a bordo delle navi ormeggiate in porto. Possono anche esentare l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni per la navigazione sulle vie navigabili interne ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva. La Danimarca ha confermato il recepimento di quest'ultima esenzione facoltativa.

La Danimarca intende applicare l'aliquota di imposta ridotta a tutte le forniture di energia elettrica erogata da impianti di terra di almeno 380 volt destinate a navi per la navigazione mercantile. Le autorità danesi ritengono tale limite adeguato a garantire che la riduzione proposta venga applicata alla 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. La riduzione non si applica se la nave è utilizzata a fini privati oppure se è in disarmo o dismessa nel lungo termine.

Non vi è tuttavia alcun obbligo per le navi di utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Le autorità danesi ritengono che la misura sia neutra rispetto alla concorrenza, in quanto è disponibile per tutte le navi ormeggiate nei porti danesi (ad eccezione delle imbarcazioni per uso privato).

Le autorità danesi ritengono che la riduzione d'imposta applicata all'energia elettrica erogata da impianti di terra non costituisca un vantaggio concorrenziale significativo per gli operatori di navi che utilizzano l'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto a quelli che utilizzano l'elettricità generata a bordo. Nella maggior parte dei casi anche un'esenzione totale non ridurrebbe i costi operativi dell'energia elettrica erogata da impianti di terra al di sotto dei costi operativi della produzione a bordo.

Le autorità danesi hanno comunicato alla Commissione le loro previsioni, secondo cui la riduzione dell'imposta comporterà una spesa fiscale annua di circa 15 milioni di DKK (2 milioni di EUR). L'ipotesi si basa sul consumo di elettricità da parte delle navi da crociera nei porti danesi stimato nel 2008 a circa 16,9 milioni di KWh, che corrisponde a una spesa annua di bilancio di 15 milioni di DKK. Le autorità danesi segnalano che le dichiarazioni relative all'utilizzo di energia elettrica erogata da impianti di terra sono soggette a molta incertezza.

La misura è concessa sotto forma di sgravio fiscale che riduce l'onere fiscale sull'energia elettrica in questione.

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

La tassazione dell'elettricità è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE, in particolare dall'articolo 10. L'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), prevede un'esenzione fiscale obbligatoria per i prodotti energetici per la navigazione e per l'elettricità prodotta a bordo di un'imbarcazione. 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.

La misura costituisce un aiuto di Stato e rientra nell'ambito di applicazione della legislazione dell'Unione in materia, in particolare del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione<sup>5</sup>.

#### *Disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia*

#### *Valutazione della misura ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE*

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

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

Tramite la riduzione d'imposta considerata le autorità danesi mirano a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate nei porti che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale. La Commissione ha già raccomandato l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra quale alternativa alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi per l'ambiente<sup>6</sup>.

La possibilità di introdurre un'agevolazione fiscale per l'energia elettrica erogata da impianti di terra può essere contemplata ai sensi dell'articolo 19 della direttiva, in quanto l'obiettivo di tale articolo è autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche.

La Danimarca ha chiesto che la misura si applichi per il periodo massimo consentito dall'articolo 19, paragrafo 2, vale a dire sei anni. In linea di principio è opportuno che il periodo di applicazione della deroga sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori portuali e i fornitori di elettricità dall'investire, o continuare a investire, secondo le necessità, negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica. Tale periodo garantirà la certezza giuridica anche agli operatori delle navi, che devono pianificare i loro investimenti nelle attrezzature di bordo.

---

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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).

Tuttavia la deroga non dovrebbe compromettere i futuri sviluppi del vigente quadro giuridico e dovrebbe tener conto della revisione prevista della direttiva sulla tassazione dell'energia e dell'eventuale adozione da parte del Consiglio di un atto giuridico basato su una proposta di modifica della direttiva sulla tassazione dell'energia presentata dalla Commissione. Tale riesame fa seguito alla valutazione della direttiva sulla tassazione dell'energia<sup>7</sup> e alle conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia del 28 novembre 2019<sup>8</sup>. Nelle sue conclusioni il Consiglio ha invitato la Commissione ad analizzare e valutare le opzioni possibili al fine di pubblicare a tempo debito una proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e ha invitato la Commissione a prendere in considerazione in particolare l'ambito di applicazione della direttiva, le aliquote minime e le riduzioni e le esenzioni fiscali specifiche.

In tali circostanze, se da una parte è opportuno concedere l'autorizzazione per il periodo richiesto, la validità della deroga dovrebbe essere subordinata all'entrata in vigore prima del giugno 2027 di disposizioni generali in materia.

#### *Norme in materia di aiuti di Stato*

Al momento della presentazione della richiesta l'aliquota d'imposta ridotta di 0,4 øre per KWh (circa 0,535 EUR per MWh<sup>9</sup>) prevista dalle autorità danesi era conforme all'aliquota minima di tassazione dell'elettricità per uso commerciale di cui alla direttiva 2003/96/CE.

La misura sembra perciò rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, che stabilisce le condizioni alle quali gli aiuti sotto forma di riduzioni di imposte ambientali a norma della direttiva 2003/96/CE possono essere esonerati dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato. Non è tuttavia possibile stabilire in questa fase se tutte le condizioni di cui al suddetto regolamento siano soddisfatte e la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio non pregiudica l'obbligo degli Stati membri di garantire la conformità con le norme in materia di aiuti di Stato e in particolare, nel caso di aiuti esentati, contemplate dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

#### • **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

##### *Politica in materia di ambiente e cambiamenti climatici*

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica dell'UE in materia di ambiente e cambiamenti climatici. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo di combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali e a ridurre l'inquinamento acustico. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente<sup>10</sup> stabilisce all'articolo 13 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. Tali obblighi impongono agli Stati membri di trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto, ove necessario, ed è prevedibile che nei porti che presentano questi problemi l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra sia incoraggiato nell'ambito della strategia generale per migliorare la qualità dell'aria. L'uso dell'elettricità erogata da impianti di terra

<sup>7</sup> SWD(2019) 329 final.

<sup>8</sup> Conclusioni del Consiglio del 28 novembre 2019, 14608/19 FISC 458.

<sup>9</sup> Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 1° ottobre 2019 (1 EUR = 7,4662 DKK).  
Cfr. GU C 329/03 dell'1.11.2019.

<sup>10</sup> Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).

è inoltre incoraggiato dalla direttiva (UE) 2016/802<sup>11</sup> che disciplina il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. Ciò contribuirebbe anche al rispetto delle prescrizioni in materia di depositi di azoto ai sensi della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. A tale riguardo le autorità danesi prevedono che le emissioni locali di inquinanti atmosferici (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM10, PM2,5) derivanti dalla produzione di elettricità a bordo delle navi da crociera potrebbero essere ridotte in modo significativo e fino al 90 %, dato che alcuni sistemi ausiliari e di riserva non possono essere disattivati.

### *Politica energetica*

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>12</sup>, che affronta la questione dell'installazione di impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica nei porti ove esista una domanda per tali impianti e i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente. Essa è stata inoltre riconosciuta come un obiettivo di interesse comune per la concessione di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE<sup>13</sup>.

Va a questo punto ricordato che uno dei motivi principali per cui l'energia elettrica erogata da impianti di terra si trova in posizione concorrenziale sfavorevole rispetto all'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porto è riconducibile al fatto che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale netta: fiscalmente esente non è solo il combustibile bunker utilizzato per la produzione di energia elettrica, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2003/96/CE, ma anche l'elettricità prodotta a bordo delle navi, di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva. Sebbene quest'ultima esenzione possa essere giudicata, in sé, difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine pratico. In effetti, la tassazione dell'energia elettrica prodotta a bordo imporrebbe al proprietario (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore della nave di dichiarare la quantità di energia elettrica consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di elettricità consumata nelle acque territoriali dello Stato membro in cui l'imposta è dovuta. Produrre tale dichiarazione per ogni Stato membro le cui acque territoriali sono interessate dal consumo di energia elettrica rappresenterebbe un gravoso onere amministrativo per i proprietari delle navi. Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Danimarca di applicare l'aliquota di imposta ridotta.

---

<sup>11</sup> Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

<sup>12</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

<sup>13</sup> C(2014)2231 final del 9 aprile 2014.

## *Politica dei trasporti*

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 dell'Unione<sup>14</sup> nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"<sup>15</sup>.

## *Mercato interno e concorrenza leale*

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale, la misura riduce unicamente la distorsione a livello di tassazione che, a causa dell'esenzione fiscale applicata ai combustibili bunker, esiste tra le due fonti concorrenti di energia elettrica per le navi ormeggiate in porto, ossia l'energia prodotta a bordo e l'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Le autorità danesi non hanno osservato notevoli cambiamenti legati alla disponibilità di impianti di terra per l'energia elettrica nella scelta dei porti da parte degli armatori. Attualmente l'energia elettrica erogata da impianti di terra è utilizzata principalmente da traghetti e da pescherecci. Inoltre, secondo le autorità danesi le navi da carico utilizzano in una certa misura l'elettricità erogata da impianti di terra, ma soprattutto quando si trovano in porto per un periodo di tempo più lungo. Le autorità danesi affermano che nei porti del paese non esistono ancora impianti per grandi navi, come navi da crociera o navi portacontainer, che utilizzano elettricità erogata da impianti di terra.

Poiché ridurrà i costi per le navi, il regime inciderà sugli scambi tra Stati membri. Si stima tuttavia un impatto minimo, dato che lo scalo nei porti danesi dipenderà dalle preferenze dei passeggeri e dalla destinazione dei carichi.

Inoltre le autorità danesi ritengono che il regime sia neutro sotto il profilo della concorrenza, in quanto l'accesso all'elettricità erogata da impianti di terra sarà aperto a tutte le navi che soddisfano le condizioni di cui sopra e che fanno scalo nei porti danesi, indipendentemente dalla loro bandiera, senza che ciò comporti un trattamento fiscale più vantaggioso per gli operatori economici nazionali rispetto ai loro concorrenti di altri Stati membri dell'UE.

Il fatto di limitare l'applicazione dell'aliquota di imposta ridotta alle forniture di energia elettrica erogata da impianti di terra di almeno 380 volt a destinazione delle navi potrebbe essere considerato una distorsione della concorrenza. In pratica, tuttavia, alle navi mercantili non si fornisce elettricità erogata da impianti di terra di tensione inferiore a 380 volt; l'elettricità di questa tensione è fornita solo alle piccole imbarcazioni da diporto.

In merito alla concorrenza tra porti, si può prevedere che sarà trascurabile l'eventuale impatto sugli scambi commerciali tra gli Stati membri che potrebbe derivare da un possibile cambio di rotta da parte delle navi per poter utilizzare elettricità erogata da impianti di terra cui sia applicata un'aliquota di imposta ridotta. In una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra diventi, almeno a breve termine, più economico dell'elettricità prodotta a bordo nonostante

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, COM(2009) 8 def. del 21 gennaio 2009.

la riduzione d'imposta, è altrettanto improbabile che quest'ultima 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.

Visto il termine per il quale si propone di prorogare l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta, è improbabile che l'analisi svolta nei paragrafi precedenti cambi prima della data di scadenza della misura, a meno che non vi siano cambiamenti significativi nel quadro e nella situazione attuali.

## **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 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 Danimarca e concerne unicamente 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.

Dalle informazioni fornite dalla Danimarca risulta che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale. Più precisamente, secondo una stima del costo delle agevolazioni fiscali concesse dalla misura, le autorità danesi calcolano per i prossimi anni una perdita di 15 milioni di DKK all'anno.

Per ragioni storiche numerosi porti commerciali danesi hanno fornito alle navi elettricità erogata da impianti di terra. Le autorità danesi hanno osservato che negli ultimi anni diversi porti hanno installato e prevedono di installare strutture per le navi più grandi, come i traghetti che navigano su rotte regolari internazionali e nazionali, e le navi da crociera nel traffico internazionale. Inoltre alcuni porti danesi hanno realizzato centrali elettriche terrestri mobili per le navi da carico. I traghetti e le navi da crociera necessitano di nuove infrastrutture che forniscano energia elettrica sufficiente.

Le autorità danesi prevedono che la misura avrà un impatto positivo significativo sul conseguimento degli obiettivi ambientali del paese, e in particolare sul miglioramento della qualità dell'aria in conformità alla direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa. L'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra ha portato a una riduzione delle emissioni di anidride solforosa, ossido nitrico, particolato e ossido di carbonio. Il pieno potenziale della misura non è stato raggiunto in quanto occorrono attrezzature costose sia sulle banchine che sulle navi.

- **Adeguatezza normativa e semplificazione**

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

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di controllo, 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. Tale autorizzazione è concessa per un periodo limitato fino al 17 giugno 2027. L'aliquota d'imposta applicabile sarà pari al livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. La misura può essere valutata in caso di 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 Danimarca sarà autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle imbarcazioni ormeggiate nei porti danesi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'aliquota d'imposta deve essere in linea con il livello minimo di tassazione dell'elettricità per uso commerciale fissato dalla direttiva. Non sarà possibile fornire elettricità a un'aliquota ridotta alle imbarcazioni private da diporto definite all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

L'articolo 2 stabilisce che l'autorizzazione richiesta è concessa a decorrere dal 18 giugno 2021, senza interruzione rispetto alla vigente decisione di esecuzione 2015/993/UE del Consiglio, al 17 giugno 2027, nei limiti del periodo massimo di 6 anni consentito dalla direttiva, come richiesto dalla Danimarca.

Proposta di

## **DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Danimarca ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota d'imposta ridotta a norma dell'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'elettricità<sup>1</sup>, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- 1) Con la decisione di esecuzione 2015/993/UE del Consiglio<sup>2</sup> la Danimarca è stata autorizzata ad applicare fino al 18 giugno 2021 un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- 2) Con lettera del 5 maggio 2020 la Danimarca ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare all'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Le autorità danesi hanno fornito ulteriori informazioni con lettera del 16 febbraio 2020.
- 3) Con l'aliquota ridotta che intende applicare la Danimarca mira a continuare a promuovere l'uso di 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 soddisfare il fabbisogno di energia elettrica delle navi ormeggiate nei porti rispetto all'utilizzo di combustibili bunker da parte di tali navi.
- 4) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare localmente la qualità dell'aria nelle città portuali e a ridurre i livelli di rumore. Si prevede pertanto che continuando ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica erogata da impianti di terra si contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.
- 5) La concessione dell'autorizzazione alla Danimarca a continuare ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica erogata da impianti di terra non

---

<sup>1</sup> GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

<sup>2</sup> Decisione di esecuzione 2015/993 del Consiglio, del 19 giugno 2015, che autorizza la Danimarca ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 159 del 21.10.2014, pag. 68).

eccede quanto necessario per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia elettrica, poiché nella maggior parte dei casi la produzione di elettricità a bordo continuerà a rappresentare 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 concorrenza e pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

- 6) Ciascuna autorizzazione concessa a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Per garantire che il periodo di autorizzazione sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori economici interessati dall'effettuare i necessari investimenti, è opportuno concedere l'autorizzazione fino al 17 giugno 2027. Tuttavia l'autorizzazione dovrebbe cessare di applicarsi dalla data di applicazione di eventuali disposizioni generali sulle agevolazioni fiscali per l'energia elettrica erogata da impianti di terra adottate dal Consiglio ai sensi dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, qualora tali disposizioni diventino applicabili prima del 17 giugno 2027.
- 7) Al fine di garantire la certezza del diritto agli operatori portuali e delle navi ed evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo a carico dei distributori e dei ridistributori di energia elettrica, è opportuno che l'autorizzazione richiesta garantisca la continuità con le disposizioni precedenti di cui alla decisione 2015/993/UE.
- 8) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

Si autorizza la Danimarca ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica fornita direttamente alle navi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), 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 dal 18 giugno 2021 al 17 giugno 2027.

Tuttavia se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dovesse stabilire disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra, la presente decisione cesserà di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle disposizioni in questione.

#### *Articolo 3*

Il Regno di Danimarca è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*