COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 563 final

2021/0213 (CNS)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2021) 663 final} - {SWD(2021) 640 final} - {SWD(2021) 641 final} - {SWD(2021) 642 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità svolge un ruolo importante nel settore delle politiche in materia di clima ed energia. Le norme armonizzate stabilite 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 ("direttiva sulla tassazione dell'energia") mirano a garantire il buon funzionamento del mercato interno.

Tuttavia, rispetto all'epoca dell'adozione della direttiva sulla tassazione dell'energia, il quadro sottostante delle politiche in materia di clima ed energia è cambiato radicalmente e la direttiva non risulta più allineata alle politiche attuali dell'UE. Inoltre tale direttiva non garantisce più il buon funzionamento del mercato interno.

La proposta di rifusione si colloca nel contesto del Green Deal europeo e del pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55"), in quanto si concentra sulle questioni ambientali e climatiche per sostenere l'impegno della Commissione nell'affrontare le sfide legate all'ambiente e conseguire gli obiettivi dell'UE di riduzione delle emissioni interne di gas a effetto serra e di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Il Green Deal europeo ha avviato una nuova strategia di crescita per l'UE che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera. Riafferma l'obiettivo della Commissione di aumentare la propria ambizione climatica e di fare dell'Europa il primo continente climaticamente neutro entro il 2050. La necessità e il valore del Green Deal europeo sono aumentati in considerazione dei gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione.

Sulla base della strategia del Green Deal europeo e di una valutazione d'impatto esaustiva, la comunicazione della Commissione del settembre 2020 intitolata "**Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa**"[1] ("piano per l'obiettivo climatico 2030") ha proposto di accrescere l'ambizione dell'UE e ha presentato un piano globale per aumentare l'obiettivo vincolante dell'Unione europea per il 2030 portandolo almeno al 55 % di riduzione netta delle emissioni, in maniera responsabile. Accrescere ora l'ambizione per il 2030 contribuisce a dare certezza ai responsabili politici e agli investitori, in maniera tale che le decisioni che saranno adottate nei prossimi anni non comportino livelli di emissioni incoerenti con l'obiettivo dell'UE di essere climaticamente neutra entro il 2050. L'obiettivo per il 2030 è in linea con l'obiettivo fissato nell'accordo di Parigi di mantenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2 °C e di proseguire gli sforzi per mantenerlo a 1,5 °C. Il Consiglio europeo ha approvato il nuovo obiettivo vincolante dell'UE per il 2030 nella sua riunione del dicembre 2020[2].

La **legge europea sul clima**[3], come concordato dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo[4], rende tale obiettivo di neutralità climatica dell'UE legalmente vincolante e innalza

---

1 COM(2020) 562 final.

2 Conclusioni del Consiglio europeo del 10-11 dicembre 2020, EUCO 22/20, CO EUR 17, CONCL 8.

3 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima) (COM/2020/80 final).

4 Cfr. comunicato stampa "La Commissione accoglie con favore l'accordo provvisorio sulla legge europea sul clima", IP/21/1828 del 21.4.2021.

l'ambizione per il 2030 fissando un obiettivo pari ad almeno il 55 % di riduzione netta delle emissioni entro il 2030 rispetto al 1990.

Al fine di seguire il percorso proposto nella legge europea sul clima e conseguire tale livello maggiore di ambizione per il 2030, la Commissione ha rivisto la legislazione in materia di clima ed energia attualmente in vigore. Il pacchetto legislativo **"Pronti per il 55 %" ("Fit for 55")**, come annunciato nel piano per l'obiettivo climatico 2030, costituisce l'elemento portante più completo negli sforzi destinati ad attuare il nuovo ambizioso obiettivo climatico per il 2030 e tutti i settori economici e le politiche dovranno contribuirvi.

Nel Green Deal europeo la Commissione si è impegnata a rivedere la direttiva sulla tassazione dell'energia concentrandosi sulle questioni ambientali, con l'obiettivo di assicurare che la tassazione dell'energia sia allineata agli obiettivi climatici. La tassazione svolge un ruolo diretto nel sostenere la transizione verde inviando i giusti segnali di prezzo e fornendo i giusti incentivi per il consumo e la produzione sostenibili.

In questo contesto una tassazione ambientale efficace e l'eliminazione degli incentivi al consumo di combustibili fossili in tutta l'UE sono necessari ai fini del conseguimento delle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra unitamente ad altre misure di regolamentazione.

La direttiva sulla tassazione dell'energia può contribuire all'accresciuta ambizione di ridurre di almeno il 55 % le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, assicurando che la tassazione dei carburanti per motori e dei combustibili per riscaldamento rifletta meglio l'impatto che hanno sull'ambiente e sulla salute. Tale obiettivo può essere conseguito eliminando gli svantaggi per le tecnologie pulite e introducendo livelli di tassazione più elevati per i combustibili inefficienti e inquinanti, in aggiunta alla fissazione del prezzo del carbonio attraverso lo scambio di quote di emissioni. Detto obiettivo faciliterà la transizione dai combustibili fossili verso un'energia più pulita per conseguire l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE, in linea con gli impegni dell'accordo di Parigi.

La direttiva sulla tassazione dell'energia è stata valutata nel 2019[5]. In seguito a tale valutazione il Consiglio ha adottato conclusioni[6] nelle quali ha espresso il parere che la tassazione dell'energia possa svolgere un ruolo importante tra gli incentivi economici che guidano una transizione energetica di successo, promuovendo basse emissioni di gas a effetto serra e investimenti in risparmio energetico e contribuendo nel contempo a una crescita sostenibile, e ha invitato la Commissione a rivedere la direttiva sulla tassazione dell'energia.

La direttiva sulla tassazione dell'energia attualmente in vigore solleva una serie di questioni legate al suo distacco dagli obiettivi in materia di clima ed efficienza energetica nonché alle sue carenze in relazione al funzionamento del mercato interno.

Innanzitutto la direttiva sulla tassazione dell'energia non è in linea con gli obiettivi in materia di clima ed energia dell'UE. La direttiva non promuove adeguatamente le riduzioni di emissioni di gas a effetto serra, l'efficienza energetica e la diffusione di elettricità e combustibili alternativi (idrogeno rinnovabile, combustibili sintetici, biocarburanti avanzati, ecc.). La motivazione risiede nel fatto che i nuovi combustibili a minore intensità di carbonio sono tassati come il loro equivalente fossile nei casi in cui i combustibili nuovi si siano imposti dopo l'adozione nel 2003 dell'ultima direttiva sulla tassazione dell'energia e quindi non esista un'aliquota esplicita per gli stessi. I biocarburanti sono svantaggiati dalla tassazione basata sul volume (aliquote espresse al litro). Ciò è dovuto al fatto che un litro di

[5] SWD(2019) 329 final.

[6] Conclusioni del Consiglio del 29 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

biocarburante presenta di norma un contenuto energetico inferiore a quello di un litro del combustibile fossile concorrente, mentre l'aliquota d'imposta applicata è la stessa. A livello generale la direttiva sulla tassazione dell'energia non fornisce di conseguenza incentivi sufficienti per gli investimenti in tecnologie pulite.

In secondo luogo, la direttiva sulla tassazione dell'energia favorisce di fatto l'uso dei combustibili fossili. Aliquote nazionali ampiamente divergenti vengono applicate in combinazione con un'estesa serie di esenzioni e riduzioni fiscali. Tale ampia gamma di esenzioni e riduzioni rappresenta una forma di incentivo a favore dei combustibili fossili, che non è in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo. La nuova proposta contribuirebbe alla riduzione dell'uso dei combustibili fossili in due modi: innanzitutto fissando aliquote di imposizione fiscale più elevate per i combustibili fossili e inferiori per i prodotti rinnovabili, diminuendo così il vantaggio relativo di prezzo dei combustibili fossili rispetto alle alternative meno inquinanti. Ciò scoraggerebbe il ricorso a combustibili fossili. In secondo luogo, rivedendo la possibilità di riduzioni ed esenzioni fiscali, che attualmente abbassano la tassazione dei combustibili fossili. Rientrano in tale categoria il gasolio utilizzato in agricoltura, il gasolio e il carbone utilizzati dalle famiglie per riscaldarsi (la possibilità di esentare le famiglie vulnerabili rimarrebbe) o i combustibili fossili impiegati dalle industrie ad alta intensità energetica. La proposta porrebbe inoltre fine all'attuale esenzione obbligatoria prevista per i settori dell'aviazione, della navigazione per via d'acqua e della pesca.

In terzo luogo, la direttiva sulla tassazione dell'energia non contribuisce più al buon funzionamento dei mercati interni dato che le aliquote fiscali minime hanno perso il loro effetto convergente sulle aliquote d'imposta nazionali. Le aliquote minime sono basse non essendo più state aggiornate dal 2003, sebbene le aliquote nazionali si attestino nella maggior parte dei casi su valori significativamente superiori a quelli minimi previsti dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. In ogni caso i valori minimi della direttiva non evitano quindi più una "corsa al ribasso" né costituiscono un riferimento minimo per la tassazione. Tutti questi aspetti, associati all'esistenza di esenzioni e riduzioni, aumentano la frammentazione del mercato interno e in particolare distorcono la parità di condizioni tra i settori economici coinvolti.

Inoltre vi sono alcuni aspetti della direttiva sulla tassazione dell'energia che mancano di chiarezza, pertinenza e coerenza, una circostanza questa che crea incertezza giuridica. Tra questi figurano la definizione di prodotti e usi tassabili che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva e l'interpretazione dell'esenzione relativa ai carburanti per motori utilizzati nella navigazione aerea e nella navigazione per via d'acqua. La presente proposta intende pertanto perseguire i seguenti obiettivi:

(1) fornire un quadro adattato che contribuisca agli obiettivi per il 2030 dell'UE e alla neutralità climatica entro il 2050 nel contesto del Green Deal europeo. Ciò comporterebbe l'allineamento della tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità alle politiche dell'UE in materia di energia, ambiente e clima, contribuendo così agli sforzi dell'Unione volti a ridurre le emissioni;

(2) fornire un quadro che preservi e migliori il mercato interno dell'UE aggiornando l'ambito di applicazione e la struttura delle aliquote e razionalizzando il ricorso alle esenzioni e alle riduzioni fiscali da parte degli Stati membri;

(3) preservare la capacità di generare entrate per i bilanci degli Stati membri.

Come menzionato in precedenza, tali obiettivi saranno conseguiti passando da una tassazione basata sul volume a una basata sul contenuto energetico, eliminando gli incentivi a favore dell'uso di combustibili fossili e introducendo una classificazione delle aliquote in base alle loro prestazioni ambientali. Inoltre l'attuale struttura fiscale sarà semplificata raggruppando i prodotti energetici (usati come carburanti per motori o combustibili per riscaldamento) e l'elettricità in categorie e classificandoli in base alle loro prestazioni ambientali. Il concetto di "prestazioni ambientali" è stato definito in relazione ad altre politiche dell'UE nel contesto del Green Deal europeo e in particolare al resto delle proposte incluse nel pacchetto "Pronti per il 55 % (*Fit for 55*)". Secondo tale classificazione, i combustibili fossili convenzionali, quali il gasolio e la benzina, saranno tassati applicando l'aliquota massima. La successiva categoria di aliquote si applica ai combustibili a base fossile, ma che sono meno dannosi e possono comunque contribuire in una certa misura alla decarbonizzazione nel breve e medio termine. Un'aliquota pari a 2/3 dell'aliquota di riferimento si applica ad esempio al gas naturale, al gas di petrolio liquefatto (GPL) e all'idrogeno di origine fossile per un periodo transitorio di 10 anni. Successivamente a tale periodo, detta aliquota aumenterà fino all'aliquota di riferimento piena. La categoria successiva è quella dei biocarburanti sostenibili ma non avanzati. Al fine di riflettere il loro contributo alla decarbonizzazione, si applica un'aliquota pari a ½ di quella di riferimento. L'aliquota più bassa si applica all'elettricità, indipendentemente dal suo uso, ai biocarburanti avanzati, ai bioliquidi, ai biogas e all'idrogeno da fonti rinnovabili. L'aliquota applicabile a questo gruppo è fissata a un valore significativamente inferiore a quello dell'aliquota di riferimento in quanto l'elettricità e tali combustibili possono guidare la transizione dell'UE verso l'energia pulita per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo e, in definitiva, della neutralità climatica entro il 2050.

In alcuni settori, principalmente in quelli che possono attualmente beneficiare di esenzioni totali quali l'aviazione, oppure in relazione ai combustibili per riscaldamento per le famiglie non vulnerabili, si applicheranno periodi transitori per attenuare i costi economici e sociali dell'introduzione della tassazione.

La proposta tiene conto anche della dimensione sociale, introducendo la possibilità di esentare le famiglie vulnerabili dalla tassazione relativa ai combustibili per riscaldamento per un periodo di dieci anni nonché un periodo transitorio di dieci anni per il raggiungimento dell'aliquota minima di tassazione.

Gli Stati membri possono altresì concedere riduzioni non inferiori alle aliquote minime per i combustibili per riscaldamento per tutte le famiglie. Spetta agli Stati membri decidere la destinazione d'uso delle entrate fiscali; essi possono ulteriormente garantire l'equità utilizzando tali entrate per attenuare l'impatto sociale.

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

La direttiva 2003/96/CE del Consiglio definisce quali sono i prodotti energetici tassabili, gli usi che li rendono soggetti a tassazione e le aliquote d'imposta minime applicabili a ciascun prodotto, a seconda che sia usato come propellente, destinato ad alcuni usi industriali e commerciali o usato per riscaldamento. Le disposizioni modificate rimarranno coerenti con quelle che rimangono invariate.

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

Le iniziative legate agli obiettivi climatici dell'UE nel contesto del Green Deal europeo, in particolare l'obiettivo climatico per il 2030, sono presentate nel pacchetto "Pronti per il 55 %"

("Fit for 55"). Tale pacchetto riguarderà in particolare la revisione della legislazione settoriale nei settori del clima, dell'energia, dei trasporti e della tassazione[7].

La presente proposta di rifusione della direttiva sulla tassazione dell'energia rientra nel contesto di tale pacchetto coerentemente progettato. In aggiunta alle altre proposte del pacchetto, la presente proposta contribuisce agli obiettivi climatici dell'UE affrontando il problema delle esenzioni e delle riduzioni della tassazione dell'energia, che costituiscono di fatto incentivi a favore dei combustibili fossili, e promuovendo nel contempo l'efficienza energetica e l'adozione di combustibili più puliti. Di conseguenza la proposta di rifusione della direttiva sulla tassazione dell'energia e la proposta di revisione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS), compresa l'introduzione dello scambio di quote di emissioni per gli edifici e il trasporto su strada, si completano a vicenda.

Le altre iniziative del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55") comprendono nuove proposte e la revisione dell'*acquis* esistente nel settore delle politiche in materia di clima, energia e trasporti:

- l'adattamento del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS)[8], per adeguarlo al nuovo obiettivo climatico e per introdurre lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia, del trasporto marittimo e su strada, nonché per modificare il trattamento del settore dell'aviazione, che è già incluso nel suo ambito di applicazione;
- il regolamento sulla condivisione degli sforzi[9] relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030;
- il regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri[10];
- la direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (direttiva sulle energie rinnovabili)[11];
- l'iniziativa "ReFuelEU Aviation" destinata a promuovere la produzione e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nel settore del trasporto aereo;
- l'iniziativa "FuelEU Maritime" destinata ad aumentare la domanda di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo;

---

7 Commissione europea. (2020). Programma di lavoro della Commissione per il 2021: l'allegato I delinea tutti gli strumenti da proporre, tra i quali la revisione della tassazione dell'energia (direttiva sulla tassazione dell'energia).

8 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, pag. 32).

9 Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

10 Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

11 Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82). Tale direttiva stabilisce l'obbligo per i fornitori di combustibili di assicurare una quota minima obbligatoria di energia da fonti rinnovabili nel contesto del consumo finale di energia nel settore dei trasporti entro il 2030.

- la direttiva sull'efficienza energetica per attuare l'ambizione del nuovo obiettivo climatico per il 2030 (direttiva sull'efficienza energetica) e per contribuire a una transizione giusta;
- un nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere;
- il regolamento sull'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura (LULUCF)[12];
- la direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi[13];
- il regolamento relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili (regolamento in materia di tassonomia)[14].

Inoltre la rifusione della direttiva sulla tassazione dell'energia è di sostegno al conseguimento dell'obiettivo "inquinamento zero" oggetto dell'impegno sancito dal Green Deal europeo e delle politiche in materia di ricerca e innovazione nei settori del clima, dell'energia e della mobilità nel contesto del programma quadro di ricerca Orizzonte 2020 per il periodo 2021-2027.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La proposta si basa sull'articolo 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente all'UE di stabilire norme armonizzate per assicurare il buon funzionamento del mercato interno. Disposizioni appropriate di natura fiscale destinate, tra l'altro, a preservare e proteggere l'ambiente possono inoltre essere adottate ai sensi dell'articolo 192, paragrafo 2, primo comma, TFUE.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Le lacune della presente direttiva possono essere colmate soltanto con una revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, in coordinamento con altre misure politiche dell'UE. Conformemente alla direttiva sulla tassazione dell'energia esistente, gli Stati membri possono aumentare le aliquote delle loro imposte sui prodotti energetici e sull'elettricità, decidere di non fare uso di possibili esenzioni e riduzioni o introdurre obiettivi ambientali e climatici. Tuttavia tali approcci nazionali rischiano di distorcere il mercato interno e di minare gli obiettivi del Green Deal europeo in ragione della struttura e del livello non armonizzati delle imposte nazionali:

(1) le aliquote minime attuali possono limitare il livello di ambizione ambientale che gli Stati membri possono perseguire con le imposte sull'energia, in particolare perché la tassazione dell'energia incide direttamente sui costi delle imprese;

---

12 Regolamento (UE) 2018/841 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia, e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 e della decisione n. 529/2013/UE (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 1).

13 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).

14 Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

(2) l'armonizzazione della tassazione dell'energia attraverso la direttiva sulla tassazione dell'energia dovrebbe contribuire a ridurre gli effetti dannosi della concorrenza fiscale tra Stati membri nel settore dell'energia, derivanti ad esempio dalla possibile delocalizzazione di imprese verso Stati membri con regimi fiscali più vantaggiosi;

(3) il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) si è dimostrato essere uno strumento efficace per ridurre le emissioni di gas a effetto serra degli impianti soggetti all'applicazione del sistema. L'estensione dell'EU ETS al settore marittimo e l'introduzione dello scambio di quote di emissioni per il trasporto su strada e gli edifici sono proposte nel contesto del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55"). Tuttavia la tassazione dell'energia negli Stati membri coesiste con lo scambio di quote di emissioni a livello UE e la direttiva sulla tassazione dell'energia deve assicurare che le aliquote fiscali minime fissate a livello UE forniscano incentivi allineati con gli obiettivi dell'UE in materia di energia, clima e ambiente. In tale contesto l'azione a livello UE può assicurare la coerenza tra l'applicazione del sistema EU ETS e la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, così come un approccio comune a livello dell'UE rispetto alla tassazione dei prodotti energetici.

Il conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali dell'UE richiede una combinazione di strumenti politici e un quadro fiscale dell'UE efficace può evitare scelte nazionali che portano a distorsioni del mercato interno e/o a doppia imposizione, sostenendo nel contempo altre misure strategiche dell'UE.

La rifusione della direttiva sulla tassazione dell'energia e il relativo calendario devono essere visti nel contesto più ampio dell'agenda del Green Deal europeo. L'obiettivo di rendere la direttiva sulla tassazione dell'energia più conforme ai suoi obiettivi può essere attuato soltanto con un atto, adottato dall'Unione, di rifusione di tale direttiva.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per i motivi che si illustrano di seguito.

Gli obiettivi della presente proposta sono conseguiti al meglio tramite una rifusione della direttiva attuale nel modo spiegato sopra. La proposta riguarda principalmente alcune componenti essenziali della direttiva: la struttura della tassazione e la relazione tra il rispettivo trattamento fiscale delle varie fonti di energia.

La proposta è in tutto e per tutto limitata a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta è una direttiva. In questo settore già soggetto a una direttiva esistente gli Stati membri dovrebbero continuare a mantenere un margine di flessibilità, come spiegato sopra. Di conseguenza mezzi diversi da una direttiva che modifica la direttiva 2003/96/CE sarebbero inadeguati.

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[15]**

La direttiva sulla tassazione dell'energia ha inizialmente fornito un contributo complessivamente positivo al suo obiettivo principale di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno, evitando la doppia imposizione o qualsiasi distorsione degli scambi e della concorrenza tra fonti di energia e tra consumatori e fornitori di energia.

Tuttavia, dato che le tecnologie, nonché le aliquote d'imposta e i mercati dell'energia nazionali si sono evoluti negli ultimi 15 anni, la direttiva sulla tassazione dell'energia nella sua forma attuale non fornisce più lo stesso contributo positivo. Inoltre il quadro legislativo dell'UE e gli obiettivi strategici si sono sviluppati in maniera significativa dall'adozione della direttiva sulla tassazione dell'energia nel 2003, circostanza questa che ha fatto emergere alcune questioni di pertinenza e coerenza. Di conseguenza il valore aggiunto europeo complessivo della direttiva sulla tassazione dell'energia si è eroso significativamente nel corso del tempo, in particolare in ragione della mancanza di indicizzazione delle aliquote minime e dell'uso esteso e altamente divergente delle esenzioni fiscali facoltative da parte degli Stati membri nonché del contesto politico mutevole.

La presente direttiva sulla tassazione dell'energia contribuisce soltanto in misura molto limitata agli obiettivi più ampi in materia di politica economica, sociale e ambientale dell'UE. La direttiva sulla tassazione dell'energia è coerente almeno in parte con gli sforzi politici volti a promuovere l'uso di energie rinnovabili e una maggiore efficienza energetica, ma è meno coerente per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di altri gas, nonché la diversificazione energetica oppure l'indipendenza e la sicurezza energetiche. I principali motivi individuati per tale mancanza di coerenza comprendono la mancata considerazione del contenuto energetico e delle emissioni di CO_2 dei prodotti energetici e dell'elettricità, livelli minimi di tassazione (troppo) bassi e esenzioni (troppo) numerose. Per i medesimi motivi, la direttiva sulla tassazione dell'energia non contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti e alla riduzione delle emissioni di inquinamento atmosferico. Di conseguenza il contributo della direttiva sulla tassazione dell'energia al conseguimento degli obiettivi fissati in accordi internazionali quali l'accordo di Parigi del 2015 è limitato. La direttiva sulla tassazione dell'energia non opera inoltre distinzioni tra fonti di elettricità rinnovabili e ad alta intensità di carbonio e non tiene conto delle prestazioni ambientali dei biocarburanti. Le disposizioni di tale direttiva sulla tassazione dei biocarburanti non sono quindi in linea con le politiche dell'UE in materia di energia, cambiamenti climatici e ambiente.

La direttiva sulla tassazione dell'energia tratta una quota sempre minore del mix energetico dell'UE, dato che tecnologie e prodotti nuovi (ad esempio gas ottenuto dall'elettricità, combustibili di origine non biologica) continuano ad emergere o ad acquisire rilevanza. Di conseguenza il regime attuale di tassazione dell'energia non è in grado di assicurare un trattamento preferenziale delle tecnologie e dei prodotti ecosostenibili nuovi. Ad esempio, nonostante la crescente rilevanza del mercato dei combustibili rinnovabili, il loro trattamento

[15] Relazione - Valutazione della direttiva sulla tassazione dell'energia, 2019.

fiscale ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia si basa ancora su norme stabilite in un'epoca in cui tali combustibili erano alternative di nicchia.

L'attuale direttiva sulla tassazione dell'energia pone la benzina in posizione svantaggiata rispetto al diesel tramite un'aliquota minima inferiore per il diesel e crea una maggiore domanda per il diesel. Inoltre anche i combustibili emergenti sono svantaggiati. Se non sono elencati esplicitamente nella direttiva sulla tassazione dell'energia attuale, ad essi si applica l'aliquota d'imposta del carburante utilizzato per finalità equivalenti. Il contenuto energetico per litro di tali carburanti è tipicamente inferiore a quello del carburante equivalente. Ciò determina un'aliquota d'imposta per litro superiore per i nuovi carburanti. Inoltre l'esenzione fiscale obbligatoria riguardante l'aviazione internazionale e la navigazione per via d'acqua è particolarmente problematica perché non è coerente con le attuali sfide e politiche in materia di clima.

Per quanto concerne l'aviazione, l'UE ha negoziato, a nome dell'Unione e degli Stati membri, accordi orizzontali per i servizi aerei e accordi globali sul trasporto aereo con i paesi terzi. Gli Stati membri hanno altresì concluso accordi bilaterali per i servizi aerei con i paesi terzi. Gli accordi orizzontali per i servizi aerei consentono all'UE di modificare una serie di disposizioni contemplate negli accordi bilaterali degli Stati membri. Gli accordi globali di trasporto aereo sostituiscono gli accordi bilaterali che sono stati conclusi dai singoli Stati membri con paesi terzi. Nella maggior parte delle situazioni tali accordi consentono la tassazione del carburante fornito nel territorio degli Stati membri per l'uso in un aeromobile che effettua voli all'interno dell'UE.

Per quanto concerne il trasporto per via d'acqua, la convenzione riveduta di Mannheim del 17 ottobre 1868 per la navigazione del Reno disciplina il trasporto sul Reno. Inoltre l'accordo sul regime doganale e fiscale del gasolio applicabile al rifornimento di navi in navigazione sul Reno[16], concluso a Strasburgo il 16 maggio 1952 ("l'accordo di Strasburgo"), prevede l'esenzione del gasolio utilizzato sul Reno, sui suoi affluenti e su altre vie navigabili. Dato che il carburante utilizzato per il trasporto per via d'acqua dovrebbe essere tassato in ugual modo nell'UE, gli Stati membri parti dell'accordo di Strasburgo devono adottare tutte le misure adeguate per eliminare efficacemente le incompatibilità. Conformemente all'articolo 351, paragrafo 2, TFUE, nella misura in cui gli accordi conclusi dagli Stati membri dell'UE con paesi terzi sono incompatibili con il diritto dell'UE, gli Stati membri interessati devono ricorrere a tutti i mezzi atti ad eliminare le incompatibilità constatate.

Le aliquote minime per i combustibili per riscaldamento sono troppo basse per contribuire al buon funzionamento del mercato interno, dato che rappresentano soltanto una parte trascurabile del prezzo di tali prodotti. Inoltre l'uso di esenzioni e riduzioni opzionali concesse tanto alle famiglie quanto alle imprese aumenta ulteriormente la divergenza, facendo sì che le aliquote di tassazione effettive siano significativamente inferiori in alcuni Stati membri rispetto ad altri.

Aliquote altamente divergenti in materia di elettricità e gas naturale sono applicate in associazione a una vasta gamma di esenzioni e riduzioni fiscali che contribuiscono ad aumentare la frammentazione del mercato interno.

---

16 *Accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme ravitaillement de bord dans la navigation rhénane Conclu à Strasbourg le 16 mai 1952*.

Dato che i livelli di tassazione previsti dalla direttiva sulla tassazione dell'energia non riflettono alcuna logica specifica, ad esempio non tengono conto del contenuto energetico e delle esternalità, gli Stati membri sono autorizzati a fissare le loro aliquote nazionali come desiderano senza dover seguire alcuna indicazione o rapporto tra i prodotti. Di conseguenza la direttiva sulla tassazione dell'energia vigente può comportare segnali di prezzo inappropriati per gli utenti, disincentivandoli dallo scegliere fonti di energia più verdi ed efficienti; inoltre non è garantito un trattamento coerente delle fonti di energia a livello nazionale.

La direttiva sulla tassazione dell'energia non ha istituito alcun onere o costo normativo considerevole per gli Stati membri o gli operatori economici in materia di conformità. Gran parte dei costi e degli oneri derivano da legislazione orizzontale o da misure di attuazione nazionali non prescritte dalla direttiva e che variano significativamente tra gli Stati membri o tra i settori di attività economica.

Le difficoltà nell'attuazione della direttiva sulla tassazione dell'energia riguardano la complessità, la mancanza di chiarezza, nonché la formulazione e le interpretazioni ambigue di alcune delle sue disposizioni. Ciò ha portato a sua volta a incertezze, come nel caso delle condizioni poco chiare per l'ammissibilità al trattamento fiscale preferenziale. Tale incertezza può rappresentare un costo per le autorità fiscali e gli operatori economici, in particolare quando sfocia in un contenzioso, espresso come costi di opportunità o spese legali.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta è stata formulata sulla base di un ampio ventaglio di contributi esterni. I portatori di interessi sono stati consultati innanzitutto attraverso il meccanismo di riscontro della valutazione d'impatto iniziale e mediante un'apposita consultazione pubblica.

La consultazione è stata aperta dal 22 luglio 2020 al 14 ottobre 2020. Complessivamente sono pervenute 563 risposte da 25 Stati membri e da 5 paesi terzi, unitamente a 129 documenti di sintesi. La stragrande maggioranza dei rispondenti concorda con gli obiettivi generali dell'UE di contrastare i cambiamenti climatici e l'inquinamento, così come con l'applicazione di tali obiettivi alla revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia. In termini di priorità per la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, la maggior parte dei rispondenti concorda sul fatto che tale revisione dovrebbe tenere conto delle emissioni di gas a effetto serra nella definizione delle aliquote (che dovrebbero altresì essere espresse in termini di contenuto energetico piuttosto che di volume) e dovrebbe introdurre incentivi a favore di fonti di energia alternative quali l'idrogeno pulito e i biocarburanti sostenibili. Nel complesso i rispondenti hanno espresso il loro disaccordo in relazione alla tassazione dei settori a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Dalla consultazione pubblica è emerso un certo sostegno alla perequazione delle imposte per i diversi modi di trasporto affinché possano competere a parità di condizioni, così come a favore dello sviluppo di modi di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico e a basse emissioni di carbonio. Per quanto concerne le misure sociali di accompagnamento, la maggior parte dei rispondenti ha sostenuto uno spostamento del carico fiscale dalla tassazione del lavoro e dai contributi previdenziali, nonché programmi di assistenza sociale rivolti alle famiglie povere.

Oltre alla consultazione pubblica, sono state intraprese anche consultazioni dirette con gli Stati membri, che hanno contemplato fra l'altro richieste di contributi in vista del calcolo delle aliquote d'imposta effettive, così come consultazioni di altri portatori di interessi.

- **Valutazione d'impatto**

Al fine di esaminare le modalità per affrontare meglio i diversi obiettivi strategici, sono stati analizzati approcci diversi, che sono stati confrontati con lo scenario di base.

Lo scenario di base rappresenta il quadro legislativo esistente in materia di clima ed energia per il 2030, ossia gli obiettivi in materia di clima ed energia precedentemente concordati relativi a una riduzione del 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, nonché i principali strumenti politici per attuarli. Tale opzione presuppone che la direttiva sulla tassazione dell'energia rimanga invariata.

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

L'opzione 2 introduce un sistema di aliquote semplificate. Le aliquote minime verrebbero indicizzate e basate sul contenuto energetico e si applicherebbe un periodo transitorio (10 anni per l'opzione 2 a) e un periodo più breve fino al 2030 per l'opzione 2 b)). Si concentra sul contenuto energetico con un aumento del livello di tassazione (soprattutto per i combustibili per riscaldamento) e l'estensione della base imponibile alla navigazione intra-UE nel settore dell'aviazione e del trasporto marittimo, che sarebbe incluso nell'ambito di applicazione della direttiva con aliquote minime che verrebbero aumentate linearmente durante un periodo transitorio di 10 anni. L'opzione 2 c) introduce una nuova componente ai fini della determinazione delle aliquote che tiene conto delle emissioni di inquinanti atmosferici dei prodotti, oltre che degli elementi di cui all'opzione 2 a).

L'opzione 3 introduce una componente relativa al contenuto di carbonio per i settori che attualmente non sono coperti dal sistema di scambio di quote di emissioni, al fine di assicurare che tali settori siano soggetti a fissazione del prezzo del carbonio. Come per l'opzione 2, anche in questo caso vengono presi in considerazione due periodi transitori (10 anni e un periodo più breve fino al 2030). In questa opzione è analizzata anche l'introduzione di una componente relativa all'inquinamento.

Principali risultati

Quando nel settembre del 2020 ha proposto di aggiornare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 ad almeno il 55 % rispetto al 1990, la Commissione europea ha altresì descritto le azioni in tutti i settori dell'economia che avrebbero integrato gli sforzi nazionali per conseguire tale maggiore ambizione. Sono state elaborate valutazioni d'impatto per sostenere le revisioni previste degli strumenti legislativi principali inclusi nel pacchetto "Pronti per il 55 %"("Fit for 55").

In tale contesto la presente valutazione d'impatto ha analizzato le varie opzioni attraverso le quali la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia potrebbe contribuire in maniera efficace ed efficiente al conseguimento dell'obiettivo aggiornato nel contesto del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55") di portata più ampia, rispettando nel contempo l'obiettivo del mercato interno ed evitando l'erosione di entrate.

Sulla base del confronto delle opzioni e dell'analisi delle opzioni strategiche specifiche, tanto l'opzione 2 quanto l'opzione 3 soddisferebbero gli obiettivi in maniera auspicabile.

Tali opzioni contribuiscono agli obiettivi in materia di clima ed energia, così come agli altri obiettivi strategici.

Per quanto riguarda il periodo transitorio, entrambi i periodi (10 anni o 7 anni) avranno il medesimo impatto entro il 2035 in ciascuna opzione. Tuttavia le opzioni con un periodo transitorio di dieci anni (opzione 2 a) e opzione 3 a)) forniscono i migliori risultati rispetto a un periodo transitorio più breve se si tiene conto della dimensione sociale.

Quando si considera la componente dell'inquinamento atmosferico, l'impatto positivo sulla riduzione delle emissioni è associato a un impatto sociale negativo, in ragione di un aumento sostanziale del prezzo del carbone e della biomassa.

Considerando che dovrebbe essere introdotto lo scambio di quote di emissioni per le emissioni di carbonio per il trasporto su strada e gli edifici, come proposto nella revisione della proposta di EU ETS nel pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55"), l'opzione 2 a) è considerata la migliore dato che evita qualsiasi sovrapposizione tra i due meccanismi.

Un'estensione ben calibrata dell'EU ETS al settore marittimo e l'introduzione dello scambio di quote di emissioni al trasporto su strada e agli edifici, associate all'opzione 2 per la direttiva sulla tassazione dell'energia, contribuirebbero al conseguimento dell'ambizioso obiettivo climatico dell'UE di riduzione delle emissioni del 55 % entro il 2030, consentendo allo stesso tempo di raggiungere i rimanenti obiettivi previsti dalla revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia.

La valutazione d'impatto ha dimostrato altresì che la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia non creerebbe un onere eccessivo per l'economia. Gli obiettivi di cui sopra possono essere conseguiti con costi economici molto limitati e la revisione può potenzialmente apportare benefici economici, in particolare se le entrate aggiuntive derivanti dalla tassazione generale del consumo di energia saranno utilizzate dagli Stati membri per compensare i costi sociali indesiderati.

Dalla valutazione d'impatto è emerso che una tassazione più elevata dei combustibili fossili può avere un impatto maggiore sulle famiglie a basso reddito, in particolare per il riscaldamento. In questi casi la possibile regressività delle imposte sull'energia potrebbe essere compensata dal riciclaggio di tale entrate per sostenere la transizione verde attraverso il finanziamento di investimenti in beni e apparecchi a bassa emissione di carbonio e ad alta efficienza energetica oppure attraverso trasferimenti di somme forfettarie. Ad esempio l'analisi mostra che quando le entrate fiscali extra derivanti dalle imposte sull'energia sono trasferite di nuovo alle famiglie sotto forma di una somma forfettaria, i cambiamenti proposti diventano progressivi dato che tali trasferimenti determinano un maggiore aumento del reddito disponibile delle famiglie più povere.

Nello scenario di base si prevede che le entrate negli Stati membri diminuiscano di quasi il 32 % tra il 2020 e il 2035 a motivo della prevista evoluzione del sistema energetico, con una diminuzione della dipendenza dai combustibili grazie al risparmio energetico e alla riduzione del ricorso a combustibili fossili. L'opzione prescelta attenuerebbe in gran parte tale tendenza aumentando le entrate.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Per quanto riguarda i costi di funzionamento, l'attuazione specifica della direttiva sulla tassazione dell'energia dipende da diversi altri fattori. Tra questi figurano aspetti quali specifiche politiche nazionali o altre politiche UE applicate nel medesimo settore, priorità nazionali e l'eredità industriale, condizioni economiche e commerciali prevalenti o modelli imprenditoriali di singoli settori o singole imprese.

Secondo la valutazione (già pubblicata) dell'attuale direttiva sulla tassazione dell'energia[17], in ragione dell'ampia flessibilità lasciata dall'attuale direttiva sulla tassazione dell'energia agli Stati membri in relazione all'applicazione di esenzioni, riduzioni e rimborsi, è stato complesso calcolare le aliquote effettive in maniera armonizzata in tutta l'UE. In particolare al momento della valutazione non esisteva una raccolta di dati ufficiali che fosse in grado di rilevare le aliquote fiscali effettive. Di conseguenza era difficile individuare e quantificare alcuni effetti della direttiva.

Tuttavia, nell'attuale valutazione d'impatto, nella sezione pertinente dedicata agli impatti delle opzioni strategiche sono stati individuati alcuni costi economici.

Sorgeranno alcuni costi di regolamentazione (principalmente legati alla gestione delle autorizzazioni, delle dichiarazioni e all'aggiornamento di sistemi informatici) per i commercianti di prodotti energetici di recente introduzione nell'ambito di applicazione della direttiva sulla tassazione dell'energia e per le amministrazioni, dato che tali prodotti saranno soggetti ad alcune disposizioni del regime generale delle accise[18]; tuttavia, tali costi dovrebbero essere limitati per i commercianti di idrogeno e biomassa solida, dato che tali prodotti beneficeranno delle medesime semplificazioni di controllo della circolazione rispettivamente del gas naturale e del carbone. La cessazione delle esenzioni dalle accise per taluni carburanti o settori di attività (ad esempio aviazione e marittimo) non modifica i costi di regolamentazione relativi al regime generale dato che i carburanti esentati erano comunque soggetti a controlli sulla detenzione e sulla circolazione.

La riscossione di un'imposta sul carburante nel settore dell'aviazione non dovrebbe essere problematica dal punto di vista amministrativo. Gli Stati membri hanno già esperienza nella riscossione di imposte sul carburante in altri modi di trasporto (principalmente nel trasporto su strada). Si prevede che un'imposta sui carburanti per l'aviazione verrebbe riscossa in maniera analoga, ossia incaricando i fornitori di carburante di riscuotere l'imposta al momento della fornitura di cherosene presso gli aeroporti e di trasferire poi tali fondi alle autorità fiscali pertinenti.

In termini di efficienza, i costi di riscossione delle imposte attuali sui carburanti per motori possono essere utilizzati come approssimazione per stabilire quanto costerebbe riscuotere un'imposta sui carburanti nel settore dell'aviazione. Da uno studio del 2012[19] è emerso che i costi amministrativi per le autorità pubbliche rappresentano tra lo 0,65 % e lo 0,85 % delle entrate dell'imposta sul carburante. Si stima che la riscossione di un'imposta sul cherosene sarebbe più semplice, dato che la fornitura di cherosene è concentrata presso gli aeroporti, che sono in numero limitato in ciascuno Stato membro. Alla luce di tali considerazioni, si ritiene che il dato più basso pari allo 0,65 % delle entrate rappresenti i costi amministrativi della riscossione di un'imposta sul carburante.

La Commissione ha commissionato altresì uno studio esterno sulla tassazione dell'aviazione destinato, tra l'altro, ad alimentare la valutazione d'impatto.

---

17 Cfr. la relazione della Commissione sulla valutazione della direttiva sulla tassazione dell'energia, SWD(2019) 329 final, dell'11.9.2019.

18 Direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

19 CE Delft et al. (2012). *An inventory of measures for internalising external costs in transport*. Bruxelles: Commissione europea.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

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

Il monitoraggio della tassazione del consumo di energia viene effettuato regolarmente almeno una volta l'anno attraverso la raccolta di informazioni dagli Stati membri in occasione delle riunioni del gruppo di esperti sulle imposte indirette (ITEG). Inoltre, due volte l'anno, la DG TAXUD, unitamente agli Stati membri, aggiorna la banca dati informativa sulle aliquote d'imposta applicabili all'energia (banca dati delle imposte in Europa).

La direttiva sulla tassazione dell'energia prevede inoltre un esame periodico, sulla base di una relazione e, se del caso, di una proposta della Commissione, destinati a modificare le varie disposizioni della direttiva e i livelli minimi di tassazione. Tale esame deve tener conto del corretto funzionamento del mercato interno e degli obiettivi generali del trattato. Quando si procederà al riesame della direttiva sulla tassazione dell'energia, tale esame dovrà concentrarsi in particolare sui seguenti aspetti:

(a) il modo in cui gli Stati membri hanno attuato il nuovo quadro per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nei loro sistemi nazionali;

(b) il modo in cui esso ha consentito loro di integrare meglio considerazioni in materia ambientale e di efficienza energetica; e

(c) qual è l'impatto economico tenendo conto del modo in cui gli Stati membri hanno utilizzato le eventuali entrate aggiuntive.

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

Non sono ritenuti necessari documenti esplicativi sul recepimento delle disposizioni della presente proposta.

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

La Commissione propone quanto segue con effetto dal 1° gennaio 2023.

1) *Tassazione dell'energia basata sul contenuto energetico dei prodotti energetici e dell'elettricità, nonché sulle loro prestazioni ambientali*.

Al fine di consentire gli obiettivi diversificati già menzionati (efficienza energetica, riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, generazione di entrate, ecc.) nonché di assicurare, per quanto possibile, che tutti tali obiettivi possano essere perseguiti in maniera coerente, la tassazione dovrebbe essere collegata al contenuto energetico dei prodotti energetici e dell'elettricità, nonché associata alle loro prestazioni ambientali derivate dal quadro generale dell'UE.

La tassazione basata sul contenuto energetico fornisce un riferimento migliore per confrontare i diversi prodotti energetici e l'elettricità ed elimina l'attuale possibile trattamento fiscale svantaggioso di alcuni prodotti, quali i biocarburanti.

Il concetto di "prestazioni ambientali" e la classificazione corrispondente delle aliquote applicabili tengono conto delle caratteristiche specifiche dei diversi prodotti e del loro trattamento nel quadro della vigente direttiva sulla tassazione dell'energia e negli Stati membri, dell'evoluzione prevista del mix energetico dell'UE e sono coerenti con le altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55") (in particolare le proposte di revisione dell'EU ETS e della direttiva sulle energie rinnovabili II) e con l'obiettivo di conseguire l'inquinamento zero attraverso l'attuazione del principio "chi inquina paga", per assicurare la coerenza e un contributo agli obiettivi comuni. Di conseguenza la tassazione dell'energia sarebbe basata sul potere calorifico inferiore dei prodotti energetici e dell'elettricità come stabilito nell'allegato IV della direttiva 2012/27/UE[20]. Nel caso di prodotti derivati dalla biomassa, i valori di riferimento devono essere quelli di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001[21] (cfr. articolo 1, paragrafo 2, primo comma).

Se le direttive di cui sopra non contemplano un potere calorifico netto per il prodotto in questione, occorre fare riferimento alle informazioni disponibili sul potere calorifico netto (cfr. articolo 1, paragrafo 2, secondo comma).

I livelli minimi di tassazione sono stabiliti in base alle prestazioni ambientali menzionate (il che significa ad esempio che i biocarburanti sostenibili sarebbero tassati secondo aliquote inferiori) e sono espressi in EUR/GJ (cfr. articoli 7, 8, 9, 10 e allegato I).

2) *Elenco di prodotti energetici e definizioni applicabili*

L'ambito di applicazione della tassazione dovrebbe comprendere, nell'elenco dei prodotti energetici, fonti di energia concorrenti e, di conseguenza, dovrebbe essere assicurato un trattamento fiscale unificato e standardizzato delle stesse, anche in termini di loro assoggettamento alle disposizioni relative al controllo e alla circolazione (cfr. articolo 2, paragrafo 1, e articolo 21, paragrafo 1).

Definizioni aggiuntive provenienti da altri atti della legislazione UE (in particolare la summenzionata direttiva (UE) 2018/2001) o specificate nella proposta consentiranno un trattamento fiscale differenziato (cfr. definizioni di cui all'articolo 2, paragrafi 4 e 5).

Nel caso di un prodotto costituito da una miscela di uno o più prodotti, la tassazione di ciascun componente dovrebbe essere determinata di conseguenza, sulla base delle aliquote applicabili e indipendentemente dal codice NC in cui rientra il prodotto nel suo insieme (cfr. articolo 2, paragrafo 6).

Infine si fa riferimento alla versione attualmente in vigore della nomenclatura combinata (NC)[22]. Al fine di assicurare che il riferimento ai codici NC sia aggiornato ogni volta che sia necessario, dovrebbe essere conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati per procedere all'aggiornamento (cfr. articolo 2, paragrafo 8, e articolo 29).

---

20 Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).

21 Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione) (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

22 Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1577 della Commissione, del 21 settembre 2020, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 361 del 30.10.2020, pag. 1).

3) *Disposizioni relative all'esclusione dall'ambito di applicazione del quadro giuridico*

La tassazione dell'energia riguarda i prodotti energetici usati come carburanti per motori o combustibili per riscaldamento e l'elettricità. Di conseguenza soltanto gli usi diversi dai carburanti per motori o dai combustibili per riscaldamento e gli usi combinati di prodotti energetici, nonché la tassazione a valle del calore, dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva sulla tassazione dell'energia. L'elettricità utilizzata in modi simili dovrebbe essere trattata secondo gli stessi criteri (cfr. articolo 3).

4) *Classificazione delle aliquote e indicizzazione dei livelli minimi*

Al fine di assicurare che un trattamento coerente delle fonti di energia si estenda ai livelli di tassazione fissati a livello nazionale, al di sopra dei livelli minimi stabiliti nella proposta, gli Stati membri dovrebbero riprodurre la relazione tra i livelli minimi di tassazione fissati nella proposta per le varie fonti di energia e i vari usi della stessa. Ai fini di tale obbligo, l'elettricità dovrebbe essere sempre tra le fonti di energia meno tassate con l'obiettivo di promuoverne l'utilizzo, in particolare nel settore dei trasporti, e dovrebbe essere classificata insieme ad altri carburanti per motori e combustibili per riscaldamento (cfr. articolo 5, paragrafo 1).

La classificazione dei prodotti energetici e dell'elettricità dovrebbe essere considerata come un principio generale ugualmente applicabile, mutatis mutandis, ogni volta che la direttiva consente differenziazioni (cfr. articoli 13, 14, 15, 16, 17 e 18).

Inoltre dovrebbe essere preservato il valore reale dei livelli minimi di tassazione. Le aliquote minime dovrebbero essere adeguate annualmente per tenere conto dell'evoluzione del loro valore reale al fine di preservare il livello attuale di armonizzazione delle aliquote. Per ridurre la volatilità derivante dai prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari, l'allineamento dovrebbe avvenire sulla base delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo armonizzato in tutta l'UE, esclusi l'energia e gli alimenti non trasformati, pubblicato da Eurostat. La Commissione pubblica i livelli minimi di tassazione risultanti nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (cfr. articolo 5, paragrafo 2).

5) *Livelli minimi diversi di tassazione per i carburanti per motori, i combustibili per riscaldamento e l'elettricità*

Livelli minimi diversi di tassazione dovrebbero essere stabiliti per i carburanti per motori per il trasporto, per i carburanti per motori utilizzati per finalità specifici (ad esempio nel settore primario), per i combustibili per riscaldamento e per l'elettricità. Quando si applica un periodo transitorio, l'aumento dei livelli minimi di tassazione, fatta eccezione per i combustibili a basse emissioni di carbonio, dovrebbe essere fissato a un decimo l'anno fino alla fine del periodo transitorio, tenendo altresì conto della necessità di indicizzare tali livelli minimi di tassazione (cfr. articoli 7, 8, 9, 10 e allegato I).

Conformemente agli obiettivi della proposta, non si dovrebbe operare alcuna distinzione tra l'uso commerciale e non commerciale del gasolio come carburante per motori e l'uso commerciale e non commerciale di combustibili per riscaldamento ed elettricità.

Al fine di semplificarne la struttura laddove possibile, i livelli minimi di tassazione per alcuni usi dei carburanti per motori (cfr. tabella B dell'allegato I) sono allineati con i livelli minimi di tassazione applicabili ai combustibili per riscaldamento (cfr. tabella C dell'allegato I).

6) *Fattore produttivo utilizzato per la produzione di elettricità*

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità utilizzati per produrre energia elettrica è consentita agli Stati membri a prescindere dalla direttiva sulla tassazione dell'energia, senza la necessità di rispettare i livelli minimi di tassazione previsti dalla proposta, per ragioni di politica ambientale. Gli Stati membri che desiderano introdurre tale tassazione dovrebbero quanto meno replicare la classificazione stabilita tra i livelli minimi previsti dalla proposta, al fine di fornire i giusti segnali ambientali (cfr. articolo 13).

7) *Prodotti energetici ed elettricità utilizzati da aeromobili e navi*

Fatti salvi gli accordi internazionali relativi all'aviazione, si dovrebbero tassare i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE[23] (ad eccezione di quelli forniti per i voli esclusivamente cargo) e per la navigazione intra-UE per via d'acqua, compresa la pesca[24] (cfr. articoli 14 e 15).

Un livello diverso di tassazione sarebbe applicabile all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per l'aviazione non d'affari e per i voli non da diporto intra-UE. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE[25] dovrebbero essere soggetti ai livelli standard di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Al fine di assicurare un'attuazione agevole delle disposizioni concernenti l'aviazione non d'affari e i voli non da diporto intra-UE, i livelli minimi di tassazione per l'uso del carburante per motori verrebbero raggiunti nel corso di un periodo transitorio di dieci anni, mentre i carburanti alternativi sostenibili (compresi i biocarburanti e i biogas sostenibili, i carburanti a basse emissioni di carbonio, i biocarburanti e i biogas sostenibili avanzati, nonché i carburanti rinnovabili di origine non biologica) e l'elettricità sostenibile avrebbero un'aliquota minima pari a zero per dieci anni.

I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per la navigazione aerea intra-UE per il trasporto di sole merci dovrebbero essere esenti con la possibilità per uno Stato membro di tassare tali carburanti per i voli nazionali esclusivamente cargo o in virtù di accordi bilaterali o multilaterali conclusi con altri Stati membri.

Per la navigazione aerea extra-UE, fatti salvi gli obblighi internazionali, gli Stati membri possono esentare o applicare gli stessi livelli di tassazione della navigazione aerea intra-UE, a seconda del tipo di volo.

---

23 Per "navigazione aerea intra-UE" si intendono i voli tra due aeroporti situati nell'UE, compresi i voli nazionali.

24 Per "navigazione marittima intra-UE per via d'acqua" si intende la navigazione tra due porti situati nell'UE, compresa la navigazione interna.

25 "Aviazione d'affari" indica l'esercizio o l'impiego di aeromobili da parte di imprese per il trasporto di passeggeri o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale.
"Voli da diporto" indica l'impiego di un aeromobile per finalità personali o ricreative non associate a un uso commerciale o professionale.

Per quanto riguarda la navigazione per via d'acqua, considerando il rischio del rifornimento di carburante al di fuori dell'UE, un diverso livello di tassazione sarebbe applicabile all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione marittima e per vie navigabili interne intra-UE (da un porto UE a un altro porto UE), la pesca e il trasporto di merci. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per la restante navigazione per via d'acqua intra-UE (compresa tra l'altro la navigazione con imbarcazioni private da diporto) dovrebbero essere soggetti ai livelli standard di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Gli usi per i servizi regolari di navigazione marittima e per vie navigabili interne intra-UE, la pesca e il trasporto merci, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere quelli applicabili all'uso del carburante per motori per finalità specifiche (quindi inferiori a quelli applicabili all'uso generale del carburante per motori). Al fine di incentivarne l'uso, i carburanti alternativi sostenibili (compresi i biocarburanti e i biogas sostenibili, i carburanti a basse emissioni di carbonio, i biocarburanti e i biogas sostenibili avanzati nonché i carburanti rinnovabili di origine non biologica) e l'elettricità beneficerebbero di un'aliquota minima pari a zero per dieci anni.

Per la navigazione per via d'acqua extra-UE, gli Stati membri possono esentare o applicare gli stessi livelli di tassazione di cui sopra, a seconda del tipo di attività.

Infine, in alcuni porti, esiste un'alternativa più pulita alla produzione di elettricità a bordo di una nave ricorrendo all'uso di elettricità erogata da impianti di terra (ossia tramite il collegamento alla rete elettrica a terra). Al fine di creare un incentivo al suo sviluppo e impiego, è possibile esentare l'elettricità erogata da impianti di terra fornita alle navi ormeggiate nei porti.

Il medesimo trattamento dovrebbe essere applicabile all'elettricità fornita agli aeromobili in stazionamento.

8) *Possibilità di esenzioni fiscali per determinati prodotti o per l'elettricità da determinate fonti*

La possibilità di applicare esenzioni o riduzioni del livello di tassazione sarebbe giustificata da ragioni specifiche, in particolare gli obiettivi di efficienza energetica e di protezione ambientale, in determinati casi quali: elettricità da fonti rinnovabili; elettricità prodotta dalla generazione combinata di energia e calore, purché le unità di cogenerazione siano rispettose dell'ambiente secondo la definizione UE; combustibili rinnovabili di origine non biologica, biocarburanti, bioliquidi e biogas sostenibili avanzati e prodotti sostenibili avanzati di cui ai codici NC 4401 e 4402 (cfr. articolo 16).

9) Possibilità di riduzioni fiscali per determinati usi

Riduzioni mirate, che non scendono al di sotto dei livelli minimi fissati dalla proposta, possono rivelarsi necessarie per ragioni differenti, quali l'attuazione dell'efficienza energetica o la presa in esame di considerazioni sociali (cfr. articolo 17).

Tra l'altro una possibile riduzione non inferiore ai valori minimi sarebbe applicabile ai prodotti energetici usati come combustibile per riscaldamento e all'elettricità se usati dalle famiglie. In tale caso i livelli minimi di tassazione dovrebbero partire da zero e aumentare ogni anno nel corso di un periodo transitorio di dieci anni di un decimo delle aliquote minime finali (cfr. articolo 17, lettera c)).

I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati dalle famiglie riconosciute come vulnerabili secondo una definizione armonizzata dell'UE potrebbero essere esentati per un periodo massimo di dieci anni dalla data di entrata in vigore della direttiva (cfr. articolo 17, lettera c)).

Per quanto riguarda determinati settori (lavori agricoli, orticoli o di acquacoltura nonché silvicoltura), sarebbero applicabili riduzioni del livello di tassazione non inferiori ai valori minimi per i prodotti energetici utilizzati per il riscaldamento e per l'elettricità (cfr. articolo 17, lettera d)).

10) Imprese ad alta intensità energetica e altre entità commerciali

Riduzioni mirate del livello di tassazione che non scendano al di sotto dei valori minimi possono dimostrarsi necessarie per incentivare il conseguimento di obiettivi di protezione ambientale e il miglioramento dell'efficienza energetica del settore produttivo dell'UE (cfr. articolo 18).

Tali riduzioni sarebbero legate a una definizione rigorosa o a sforzi verificabili che portano al conseguimento degli obiettivi menzionati.

11) Elenco dei prodotti energetici soggetti a disposizioni relative a controllo e circolazione

Al fine di migliorare la certezza del diritto e affrontare il rischio di frodi, prodotti energetici selezionati (ad esempio gli oli lubrificanti) dovrebbero essere soggetti a disposizioni relative a controllo e circolazione (cfr. articolo 21).

12) Esigibilità in relazione a determinati prodotti energetici

Considerando le analogie in termini di proprietà fisiche, il fatto generatore per l'idrogeno dovrebbe essere allineato a quello del gas naturale, per il quale l'imposta è esigibile al momento della fornitura da parte del distributore o ridistributore (cfr. articolo 22, paragrafo 4, primo comma).

Per quanto concerne l'elettricità, sviluppi recenti e futuri di tecnologie di stoccaggio richiederebbero che le strutture di stoccaggio dell'elettricità e i trasformatori di elettricità possano essere considerati ridistributori quando forniscono elettricità, al fine di evitare il rischio di doppia imposizione (cfr. articolo 22, paragrafo 4, secondo comma).

Inoltre, in ragione delle somiglianze in termini di proprietà fisiche e delle situazioni diversificate negli Stati membri, i prodotti di cui ai codici NC 2703 (torba), 4401 (legna da ardere, legno in piccole placche o in particelle, segatura, avanzi e cascami di legno) e 4402 (carbone di legna) dovrebbero essere soggetti a tassazione e diventare esigibili al momento della consegna come avviene per il carbone, il coke e la lignite e secondo le procedure stabilite da ciascuno Stato membro (cfr. articolo 22, paragrafo 4, quinto comma).

13) Definizione di serbatoi normali

Al fine di garantire la libera circolazione rispettando al tempo stesso le prescrizioni in materia di sicurezza applicabili agli autoveicoli commerciali e ai contenitori per usi speciali, la definizione di serbatoi normali di tali veicoli dovrebbe riflettere il fatto che i serbatoi di carburante non sono montati esclusivamente su veicoli commerciali dal loro costruttore (cfr. articolo 25).

14) *Obblighi di comunicazione degli Stati membri*

Al fine di disporre di informazioni precise sul funzionamento della direttiva, gli Stati membri dovrebbero informare la Commissione dei livelli di tassazione che applicano e dei relativi volumi di prodotti energetici e dell'elettricità soggetti a tassazione (cfr. articolo 26).

15) *Relazione della Commissione al Consiglio*

Ogni cinque anni e per la prima volta cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva e, se del caso, una proposta di modifica.

La relazione preparata dalla Commissione dovrebbe esaminare tra l'altro i livelli minimi di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto concerne l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, riduzioni e differenziazioni previste nella proposta. Tale relazione dovrebbe tener conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di tassazione e degli obiettivi pertinenti dei trattati di più ampia portata (cfr. articolo 31).

16) *Allegato I e tabelle con le aliquote minime*

L'allegato I contiene le tabelle con i livelli minimi di tassazione, espressi in EUR/GJ, generalmente applicabili ai carburanti per motori ai fini dell'articolo 7 e dell'articolo 8, paragrafo 2, nonché ai combustibili per riscaldamento e all'elettricità (cfr. tabelle A, B, C e D).

Tali livelli minimi sono parimenti applicabili quando menzionati da altre disposizioni pertinenti della direttiva.

↓ 2003/96/CE (adattato)

2021/0213 (CNS)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

che ristruttura il quadro ~~comunitario~~ ⌦ dell'Unione ⌫ per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato ~~che istituisce la Comunità europea~~ ⌦ sul funzionamento dell'Unione europea ⌫, in particolare l'articolo ~~93~~ ⌦ 113 e l'articolo 192, paragrafo 2, primo comma, lettera a) ⌫,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo una procedura legislativa speciale,

considerando quanto segue:

⇩ nuovo

(1) La direttiva 2003/96/CE del Consiglio[26] ha subito varie e sostanziali modifiche[27]. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.

(2) La direttiva 2003/96/CE è stata adottata al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato interno per quanto riguarda la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. La direttiva 2003/96 ha inoltre integrato i requisiti di protezione ambientale, in particolare alla luce del protocollo di Kyoto allegato alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici.

[26] 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).

[27] Vedi allegato II, parte A.

↓ 2003/96/CE considerando 1 (adattato)

~~Il campo d'applicazione della direttiva 92/81/CEE del 19 ottobre 1992 relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali[28] e della direttiva 92/82/CEE del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali[29], è limitato agli oli minerali.~~

↓ 2003/96/CE considerando 2 (adattato)

~~L'assenza di disposizioni comunitarie che assoggettino a tassazione minima l'elettricità e i prodotti energetici diversi dagli oli minerali può essere pregiudizievole al buon funzionamento del mercato interno.~~

⇩ nuovo

(3) È necessario garantire che norme fiscali chiare per i prodotti energetici e l'elettricità continuino a contribuire al buon funzionamento del mercato interno, affrontando nel contempo le sfide connesse al clima e all'ambiente nel contesto della comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"[30]. La tassazione dell'energia può contribuire all'ambizioso obiettivo di ridurre di almeno il 55 % le emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, nonché all'obiettivo di azzerare l'inquinamento attraverso l'attuazione del principio "chi inquina paga", garantendo che la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili per riscaldamento e dell'elettricità rifletta più accuratamente il loro impatto sull'ambiente e sulla salute. Il contributo della tassazione dell'energia al conseguimento di tali obiettivi è stato riconosciuto nelle conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia[31].

↓ 2003/96/CE considerando 3 (adattato)

~~Il buon funzionamento del mercato interno e il conseguimento degli obiettivi di altre politiche comunitarie richiedono che siano fissati nella Comunità livelli minimi di tassazione per la maggior parte dei prodotti energetici, compresi l'elettricità, il gas naturale e il carbone.~~

⇩ nuovo

(4) La tassazione ambientale può costituire un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire agli Stati membri di conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni in materia di imposizione.

28 ~~GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/74/CE (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 46).~~

29 ~~GU L 316 del 31.10.1992, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/74/CE.~~

30 COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

31 14861/19 del 5 dicembre 2019.

(5) È tuttavia opportuno che gli Stati membri possano utilizzare la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili da riscaldamento e dell'elettricità per una serie di scopi non legati specificamente o esclusivamente alla riduzione dei gas a effetto serra.

↓ 2003/96/CE considerando 4

(6) L'esistenza di notevoli differenze tra i livelli nazionali di tassazione sull'energia applicati dagli Stati membri potrebbe essere pregiudizievole al buon funzionamento del mercato interno.

↓ 2003/96/CE considerando 5 (adattato)

(7) La fissazione di livelli minimi ~~comunitari~~ di tassazione appropriati ⌦ a livello dell'Unione ⌫ può consentire di ridurre le attuali differenze tra i livelli nazionali di tassazione.

↓ 2003/96/CE considerando 6 (adattato)

~~Conformemente all'articolo 6 del trattato, le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione di altre politiche comunitarie.~~

↓ 2003/96/CE considerando 7 (adattato)

(8) In quanto parte della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, ~~la Comunità~~ ⌦ l'Unione ⌫ ha ratificato ~~il protocollo di Kyoto~~ ⌦ l'accordo di Parigi ⌫. La tassazione dei prodotti energetici e, se del caso, dell'elettricità è uno degli strumenti disponibili per conseguire gli obiettivi ~~del protocollo di Kyoto~~ ⌦ dell'accordo di Parigi ⌫.

⇩ nuovo

(9) È opportuno stabilire norme per fondare la tassazione dell'energia sul contenuto energetico dei prodotti energetici e dell'elettricità e sulle loro prestazioni ambientali. A tale fine è opportuno fare riferimento alle definizioni di cui alla direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[32], alla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio[33] e al regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio[34]. Inoltre l'elenco dei prodotti energetici dovrebbe essere

---

[32] Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).

[33] Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione) (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

[34] Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

aggiornato per includervi taluni prodotti, al fine di garantire un trattamento unificato e standardizzato di tali combustibili.

↓ 2003/96/CE considerando 8 (adattato)

~~Il Consiglio deve esaminare periodicamente le esenzioni e riduzioni, nonché i livelli minimi di tassazione, tenendo in considerazione il buon funzionamento del mercato interno, il valore reale dei livelli minimi di tassazione, la competitività delle imprese comunitarie nel contesto internazionale e i più ampi obiettivi del trattato.~~

⇩ nuovo

(10) Per garantire la neutralità fiscale è opportuno applicare i medesimi livelli minimi di imposizione, per ogni componente della tassazione dell'energia, a tutti i prodotti energetici destinati a un determinato uso. Una volta fissati in tal modo livelli minimi di imposizione uguali, gli Stati membri dovrebbero garantire, anche per motivi di neutralità fiscale, livelli uniformi di tassazione a livello nazionale dei prodotti interessati.

↓ 2003/96/CE considerando 9 (adattato)

~~Agli Stati membri dovrebbe essere lasciata la flessibilità necessaria per definire ed attuare politiche adeguate al loro contesto nazionale.~~

⇩ nuovo

(11) Gli Stati membri dovrebbero inoltre riprodurre in qualsiasi momento la classificazione dei livelli minimi di tassazione di cui all'allegato in relazione ai diversi prodotti per ciascun uso determinato, al fine di garantire una struttura delle aliquote adeguata sotto il profilo ambientale. I livelli minimi di tassazione dell'energia dovrebbero essere automaticamente allineati ogni anno per tenere conto dell'evoluzione del loro valore reale, al fine di mantenere l'attuale livello di armonizzazione delle aliquote e quindi ridurre la volatilità derivante dai prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari. È opportuno che tale allineamento sia effettuato sulla base della variazione dell'indice dei prezzi al consumo armonizzato a livello dell'Unione, ad esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato da Eurostat.

(12) Al fine di garantire un'agevole attuazione di talune disposizioni relative a determinati prodotti o usi, è necessario un periodo di applicazione transitorio.

↓ 2003/96/CE considerando 10 (adattato)
⇨ nuovo

(13) ⇨ Come principio generale gli Stati membri dovrebbero applicare ai prodotti energetici e all'elettricità livelli di tassazione non inferiori ai livelli minimi stabiliti dalla direttiva. ⇦ ~~Gli Stati membri desiderano introdurre o mantenere diversi tipi di tassazione sui prodotti energetici e sull'elettricità.~~ ~~A tal fine,~~ ~~d~~Dovrebbe essere

consentito agli Stati membri di rispettare i livelli minimi ~~comunitari~~ di tassazione ⌦ dell'Unione ⌫ tenendo conto dell'onere fiscale complessivo derivante dal cumulo di tutte le imposte indirette che hanno scelto di applicare (eccetto l'IVA).

↓ 2003/96/CE considerando 11 (adattato)

(14) La scelta del regime fiscale da applicare in relazione all'attuazione del presente quadro ~~comunitario~~ ⌦ dell'Unione ⌫ per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente e del maggior impiego di manodopera.

↓ 2003/96/CE considerando 12 (adattato)

(15) I prezzi dei prodotti energetici e dell'elettricità sono elementi chiave per le politiche ~~comunitarie~~ dell'energia, dei trasporti e dell'ambiente ⌦ nell'Unione ⌫ .

↓ 2003/96/CE considerando 13

~~La tassazione concorre a determinare i prezzi dei prodotti energetici e dell'elettricità.~~

↓ 2003/96/CE considerando 14

~~I livelli minimi di tassazione dovrebbero riflettere la competitività relativa dei diversi prodotti energetici e dell'elettricità. In tale contesto sarebbe opportuno basare, per quanto possibile, il calcolo di detti livelli minimi sul contenuto energetico dei prodotti. Tuttavia questo metodo non dovrebbe essere applicato ai carburanti per motori.~~

↓ 2003/96/CE considerando 15

~~In talune circostanze o in determinate condizioni di natura strutturale è opportuno consentire l'applicazione di aliquote differenziate nazionali di tassazione per uno stesso prodotto, purché siano rispettati i livelli minimi comunitari di tassazione e le norme in materia di mercato interno e di concorrenza.~~

↓ 2003/96/CE considerando 16 (adattato)

(16) Poiché gli scambi intra~~comunitari~~ ⌦ unionali ⌫ di calore sono molto limitati, la tassazione a valle del calore non dovrebbe rientrare nel campo di applicazione del presente quadro ~~comunitario~~ ⌦ dell'Unione ⌫.

↓ 2003/96/CE considerando 17 (adattato)

(17) È necessario fissare livelli minimi ~~comunitari~~ di tassazione ⌦ a livello dell'Unione ⌫ differenziati in funzione dei diversi usi dei prodotti energetici e dell'elettricità.

↓ 2003/96/CE considerando 18
⇨ nuovo

(18) I prodotti energetici utilizzati come carburanti per determinati fini ~~industriali e commerciali~~ e quelli utilizzati come combustibili per riscaldamento sono tassati, di norma, a livelli inferiori a quelli applicabili ai prodotti energetici utilizzati come propellente. ⇨ L'elettricità dovrebbe essere sempre tra le fonti energetiche meno tassate al fine di promuoverne l'uso, in particolare nel settore dei trasporti. A tal fine gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per applicare lo stesso livello di tassazione all'elettricità utilizzata per ricaricare i veicoli elettrici e a quella utilizzata a fini di riscaldamento durante il periodo necessario successivo all'entrata in vigore della presente direttiva. ⇦

↓ 2003/96/CE considerando 19

~~La tassazione del gasolio per autotrasporto, in particolare per quello intracomunitario, richiede la possibilità di un trattamento specifico, comprese misure che consentano l'introduzione di un canone per gli utenti della strada, per limitare le distorsioni della concorrenza che gli operatori del settore dovessero affrontare.~~

⇩ nuovo

(19) Per perseguire gli obiettivi della direttiva è necessario che non sia operata alcuna distinzione tra diesel per uso commerciale e non commerciale, nonché tra uso commerciale e non commerciale dei combustibili da riscaldamento e dell'elettricità.

↓ 2003/96/CE considerando 20

~~Gli Stati membri possono avere la necessità di operare una distinzione tra diesel per uso commerciale e non commerciale. Gli Stati membri possono avvalersi di tale possibilità per ridurre il divario di tassazione tra il gasolio per uso non commerciale, utilizzato come propellente, e la benzina.~~

↓ 2003/96/CE considerando 21

~~I consumi di prodotti energetici e di elettricità, per usi commerciali e non, possono essere trattati differentemente ai fini fiscali.~~

↓ 2003/96/CE considerando 22 (adattato)

(20) I prodotti energetici dovrebbero essere essenzialmente disciplinati dal quadro ~~comunitario~~ ⌦ dell'Unione ⌫ quando sono usati come combustibile per riscaldamento o carburante per motori. A questo riguardo è nella natura e nella logica del sistema tributario escludere dal campo di applicazione del quadro ~~comunitario~~ l'uso combinato di prodotti energetici e l'uso di prodotti energetici per fini diversi dall'utilizzazione come carburante~~, nonché i processi mineralogici~~. L'elettricità utilizzata per fini analoghi dovrebbe essere trattata su un piano di parità.

↓ 2003/96/CE considerando 23

~~Gli obblighi internazionali vigenti e il mantenimento della posizione competitiva delle imprese comunitarie rendono opportuno mantenere le esenzioni per i prodotti energetici destinati alla navigazione aerea e marittima, esclusa la navigazione da diporto, mentre dovrebbe essere possibile per gli Stati membri limitare tali esenzioni.~~

⇩ nuovo

(21) L'Unione e gli Stati membri hanno concluso accordi multilaterali sui servizi aerei e sul trasporto aereo o accordi bilaterali con paesi terzi. Tali accordi contemplano disposizioni relative alla tassazione del carburante per l'aviazione. Il carburante per l'aviazione ha tradizionalmente beneficiato di un regime fiscale privilegiato. La necessità di perseguire gli obiettivi della direttiva impone che, fatti salvi tali accordi internazionali, i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE, ad eccezione dei voli esclusivamente cargo, siano tassati. L'esenzione per il carburante utilizzato per i voli esclusivamente cargo è ancora necessaria in assenza di alternative più efficienti.

(22) Al fine di garantire un'agevole attuazione della presente direttiva, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli non d'affari e non da diporto intra-UE sarebbero raggiunti nell'arco di un periodo transitorio di dieci anni, mentre i combustibili alternativi sostenibili e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, compresa la pesca, dovrebbe essere tassato e gli Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità. È necessario consentire l'applicazione di un diverso livello di tassazione all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere

soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

(24) Per la navigazione aerea al di fuori dell'UE, fatti salvi gli obblighi internazionali, e per la navigazione per via d'acqua al di fuori dell'UE, compresa la pesca, gli Stati membri possono concedere l'esenzione o applicare gli stessi livelli di tassazione intra-UE, a seconda del tipo di attività.

↓ 2003/96/CE considerando 24
⇨ nuovo

(25) È opportuno consentire agli Stati membri di applicare determinate ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione quando ciò non pregiudica ⇨ gli obiettivi ambientali e ⇦ il corretto funzionamento del mercato interno e non comporta distorsioni della concorrenza.

↓ 2003/96/CE considerando 25
⇨ nuovo

(26) In particolare, la generazione combinata ⇨ altamente efficiente ⇦ di calore e di energia nonché, ai fini della promozione dell'uso di fonti di energia alternative, le energie rinnovabili possono beneficiare di un trattamento privilegiato.

↓ 2003/96/CE considerando 26

~~È auspicabile istituire un sistema comunitario che consenta agli Stati membri di esentare dalle accise o di accordare riduzioni d'accisa per promuovere i biocarburanti, contribuendo in tal modo a un migliore funzionamento del mercato interno e garantendo un adeguato grado di certezza del diritto agli Stati membri e agli operatori economici. Occorre limitare le distorsioni di concorrenza; l'incentivo a una riduzione dei costi industriali da parte dei produttori e distributori di biocarburanti dovrebbe essere mantenuto attraverso, inter alia, l'applicazione da parte degli Stati Membri di correttivi che tengano conto delle variazioni dei prezzi delle materie prime.~~

↓ 2003/96/CE considerando 27
(adattato)

~~La presente direttiva fa salva l'applicazione delle pertinenti disposizioni della direttiva 92/12/CEE del Consiglio del 25 febbraio 1992 relativa al regime generale, alla detenzione, alla circolazione ed ai controlli dei prodotti soggetti ad accisa[35] e della direttiva 92/83/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sull'alcole e sulle bevande alcoliche[36], allorché il prodotto destinato ad essere utilizzato ovvero messo in vendita o utilizzato come carburante per motori o come additivo di un carburante è l'alcole etilico quale definito nella direttiva 92/83/CEE.~~

---

35 ~~GU L 76 del 23.3.1992, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/47/CE (GU L 193 del 29.7.2000, pag. 73).~~

36 ~~GU L 316 del 31.10.1992, pag. 21.~~

↓ 2003/96/CE considerando 28

~~Talune esenzioni o riduzioni nel livello di tassazione possono rivelarsi necessarie, in particolare laddove non esista un'avanzata armonizzazione a livello comunitario, vi siano rischi di perdita di competitività internazionale o per considerazioni di carattere sociale o ambientale.~~

⇩ nuovo

(27) Riduzioni mirate del livello d'imposta possono rivelarsi necessarie per incentivare il conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale e miglioramenti nell'efficienza energetica del settore produttivo dell'Unione.

(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili.

↓ 2003/96/CE considerando 29

~~Le imprese che concludono accordi volti a migliorare significativamente la protezione ambientale e l'efficienza energetica meritano un'attenzione particolare; fra di esse meritano un trattamento specifico quelle ad alta intensità energetica.~~

↓ 2003/96/CE considerando 30

~~Possono rendersi necessari periodi e regimi transitori per consentire agli Stati membri di adeguarsi gradualmente ai nuovi livelli di tassazione, limitando in tal modo gli eventuali effetti collaterali negativi.~~

↓ 2003/96/CE considerando 31
⇨ nuovo

(29) ⇨ In considerazione dell'impatto finanziario, economico e ambientale in ciascuno Stato membro, come la necessità di elettrificare il settore dei trasporti, ⇦ ~~E~~è necessario prevedere una procedura per autorizzare l'introduzione da parte degli Stati membri, per un determinato periodo, di altre esenzioni o riduzioni del livello di tassazione. ⇨ Per motivi di tutela dell'ambiente e della salute umana, compresa la riduzione dell'inquinamento atmosferico, è necessario prevedere una procedura che autorizzi gli Stati membri a introdurre, per un periodo determinato, aliquote maggiorate specifiche. Tale autorizzazione, su richiesta motivata degli Stati membri e su proposta della Commissione, dovrebbe essere adottata mediante una decisione di esecuzione del Consiglio a norma dell'articolo 291 TFUE. ⇦ Occorrerebbe procedere periodicamente alla revisione di siffatte ~~esenzioni o riduzioni~~ ⇨ misure ⇦ .

⇩ nuovo

(30) L'elenco dei prodotti energetici oggetto delle disposizioni in materia di controllo e circolazione di cui alla direttiva 2008/118/CE del Consiglio[37] dovrebbe includere determinati prodotti energetici al fine di garantire un trattamento unificato e standardizzato di tali prodotti e di tenere conto del rischio di evasione, elusione o abuso fiscali.

(31) Per garantire la libera circolazione e rispettare nel contempo le prescrizioni in materia di sicurezza applicabili agli autoveicoli commerciali e ai contenitori per usi speciali, è opportuno aggiornare la definizione di serbatoi normali di tali veicoli per tenere conto del fatto che tali serbatoi non sono installati sui veicoli commerciali esclusivamente dal costruttore.

🡻 2003/96/CE considerando 32 (adattato)

(32) È opportuno disporre che talune misure nazionali siano comunicate per informazione dagli Stati membri alla Commissione. La notifica in questione non esonera gli Stati membri dall'obbligo istituito all'articolo ~~88~~ ⌦ 108 ⌫, paragrafo 3, ~~del trattato~~ ⌦ TFUE ⌫ di notificare determinate misure nazionali. La presente direttiva ~~lascia~~ ⌦ dovrebbe lasciare ⌫ impregiudicato l'esito di eventuali procedure relative agli aiuti di Stato avviate a norma degli articoli ~~87~~ ⌦ 107 ⌫ e ~~88~~ ⌦ 108 ⌫ ~~del trattato~~ ⌦ TFUE ⌫.

🡻 2003/96/CE considerando 33

(33) Il campo d'applicazione della direttiva ~~92/12/CEE~~ 2008/118/CE dovrebbe essere esteso, se del caso, ai prodotti e alle imposte indirette contemplati dalla presente direttiva.

⇩ nuovo

(34) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per determinare se le disposizioni in materia di controllo e circolazione di cui alla direttiva 2008/118/CE debbano applicarsi ai prodotti che danno luogo a evasione, elusione o abuso. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio[38].

---

[37] Direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

[38] Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

↓ 2003/96/CE considerando 34 (adattato)

~~Le misure necessarie per attuare la presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[39];~~

⇩ nuovo

(35) È opportuno fare riferimento alla versione attualmente in vigore della nomenclatura combinata. Al fine di garantire che i riferimenti ai codici della nomenclatura combinata (NC) contenuti nella presente direttiva siano aggiornati ogniqualvolta necessario e che le aliquote minime di imposizione riflettano l'evoluzione dei prezzi, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda l'aggiornamento del riferimento a tali codici NC e l'aggiornamento delle aliquote minime d'imposta sulla base delle variazioni annuali dell'indice dei prezzi al consumo. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Consiglio riceve tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(36) Ogni cinque anni, e per la prima volta cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare i livelli minimi di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, delle riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.

(37) È opportuno che l'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto interno sia limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva precedente. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende dalla direttiva precedente.

(38) È opportuno che la presente direttiva faccia salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno e alle date di applicazione delle direttive di cui all'allegato I, parte B,

[39] ~~GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

↓ 2003/96/CE

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Gli Stati membri tassano i prodotti energetici e l'elettricità conformemente alla presente direttiva.

⇩ nuovo

2. Ai fini della presente direttiva la tassazione è calcolata in EUR/gigajoule sulla base del potere calorifico netto dei prodotti energetici e dell'elettricità di cui all'allegato IV della direttiva 2012/27/UE, convertito in gigajoule. Nel caso dei prodotti ottenuti da biomassa, i valori di riferimento sono quelli definiti nell'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001, convertiti in gigajoule.

Qualora la direttiva 2012/27/CE o la direttiva (UE) 2018/2001, a seconda dei casi, non contemplino un potere calorifico netto per il prodotto interessato, gli Stati membri fanno riferimento alle pertinenti informazioni disponibili relative al potere calorifico netto di tale prodotto.

↓ 2003/96/CE
⇨ nuovo

Articolo 2

1. Ai fini della presente direttiva s'intendono per «prodotti energetici» i prodotti:

a) di cui ai codici NC da 1507 a 1518, se destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

b) di cui ai codici NC ⇨ 2207, 2208 90 91 e 2208 90 99 se destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori e sono esenti dall'accisa armonizzata sull'alcole e sulle bevande alcoliche a norma dell'articolo 27, paragrafo 1, lettera a) o b), della direttiva 92/83/CE[40] ⇦ ~~2701, 2702 e da 2704 a 2715~~;

c) di cui ai codici NC ⇨ da 2701 a 2715 ⇦ ~~2901 e 2902~~;

d) di cui al codice NC ⇨ 2804 10 ⇦ ~~2905 11 00, che non sono di origine sintetica~~, qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustile per riscaldamento o come carburante per motori;

⇩ nuovo

e) di cui al codice NC 2814, se destinati ad essere utilizzati come carburante per motori;

[40] Direttiva 92/83/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sull'alcole e sulle bevande alcoliche (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 21).

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

~~e~~f) di cui ~~al codice~~ ⌦ ai codici ⌫ NC ~~3403~~ ⇨ 2901 e 2902⇦ ;

~~f~~g) di cui al codice NC ~~3811~~ ⇨ 2905 11 00, che non sono di origine sintetica, se sono destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori ⇦;

~~g~~h) di cui ~~al codice~~ ⌦ ai codici ⌫ NC ~~3817~~ ⇨ 2909 19 10 e 2909 19 90, quest'ultimo se destinato ad essere utilizzato come combustibile per riscaldamento o come carburante per motore ⇦;

~~h~~i) di cui ~~ai codici~~ ⌦ al codice ⌫ NC ⇨ 3403; ⇦ ~~3824 99 86, 3824 99 92 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3824 99 93, 3824 99 96 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3826 00 10 e 3826 00 90 qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori.~~

⇩ nuovo

j) di cui al codice NC 3811;

k) di cui al codice NC 3814, se destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

l) di cui al codice NC 3817;

m) di cui al codice NC 3823 19, se destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

n) di cui ai codici NC 3824 99 86, 3824 99 92 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3824 99 93, 3824 99 96 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3826 00 10 e 3826 00 90, se sono destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

o) di cui ai codici NC 4401 e 4402, se sono destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento in impianti con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 5 MW.

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

2. La presente direttiva si applica altresì:

all'elettricità di cui al codice NC 2716.

3. Qualora siano destinati ad essere utilizzati, siano messi in vendita o siano utilizzati come carburante per motori o combustibile per riscaldamento, i prodotti energetici diversi da quelli per i quali nella presente direttiva ~~è~~ ⌦ sono ⌫ specificat~~o~~i ~~un~~ livell~~o~~i ⇨ minimi ⇦ di

tassazione sono tassati, in relazione al loro uso, all'aliquota applicabile al combustibile per riscaldamento o carburante per motori equivalente.

~~Oltre ai prodotti tassabili elencati al paragrafo 1, è tassato all'aliquota dell'equivalente carburante per motori qualsiasi prodotto destinato ad essere utilizzato, messo in vendita o utilizzato come carburante per motori o come additivo, oppure per accrescere il volume finale dei carburanti per motori.~~

~~Oltre ai prodotti tassabili elencati al paragrafo 1, è tassato all'aliquota del prodotto energetico equivalente qualsiasi altro idrocarburo, esclusa la torba, destinato ad essere utilizzato, messo in vendita o utilizzato a scopo di riscaldamento.~~

⇩ nuovo

I prodotti diversi dai prodotti energetici, se destinati ad essere utilizzati, messi in vendita o utilizzati come carburante per motori, sono tassati all'aliquota applicabile al carburante per motori equivalente.

Gli additivi e i riempitivi per carburanti per motori, ad eccezione dell'acqua, sono tassati all'aliquota applicabile al carburante per motori equivalente.

Gli idrocarburi diversi da quelli elencati al paragrafo 1 e destinati ad essere utilizzati, messi in vendita o utilizzati per riscaldamento sono tassati all'aliquota applicabile al prodotto energetico equivalente.

🡻 2003/96/CE

~~4. La presente direttiva non si applica:~~

~~a) alla tassazione del calore e alla tassazione dei prodotti di cui ai codici NC 4401 e 4402;~~

~~b) ai seguenti usi dei prodotti energetici e dell'elettricità:~~

~~– prodotti energetici utilizzati per fini diversi dall'utilizzazione come carburante per motori o come combustibile per riscaldamento,~~

~~– usi combinati dei prodotti energetici.~~

~~Un prodotto energetico ha un uso combinato quando è utilizzato sia come combustibile per riscaldamento che per fini diversi dall'utilizzazione come carburante per motori o come combustibile per riscaldamento. L'uso dei prodotti energetici per la riduzione chimica e nei processi elettrolitici e metallurgici è considerato uso combinato;~~

~~– elettricità utilizzata principalmente per la riduzione chimica e nei processi elettrolitici e metallurgici;~~

~~– elettricità, se incide per oltre il 50 % sul costo di un prodotto. Per «costo di un prodotto» si intende la somma degli acquisti complessivi di beni e servizi e dei costi per il personale, aumentata del consumo di capitale fisso a livello di impresa, quale definita all'articolo 11. Questo costo è calcolato in media per unità. Per «costo dell'elettricità» si intende l'effettivo valore d'acquisto dell'elettricità o il costo di produzione della stessa se è generata nell'impresa.~~

~~– processi mineralogici.~~

~~Per «processi mineralogici» s'intendono i processi classificati nella Nomenclatura generale delle attività economiche nelle Comunità europee sotto il codice DI 26 «Fabbricazione di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi» nel regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio, del 9 ottobre 1990, relativo alla classificazione statistica delle attività economiche nella Comunità europea[41].~~

~~L'articolo 20 si applica tuttavia ai suddetti prodotti energetici.~~

~~5. I codici della nomenclatura combinata ai quali si fa riferimento nella presente direttiva sono quelli del regolamento (CE) n. 2031/2001 della Commissione del 6 agosto 2001, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune[42].~~

~~Ogni anno è presa, secondo la procedura di cui all'articolo 27, una decisione per aggiornare i codici della nomenclatura combinata per i prodotti elencati nella presente direttiva. La decisione non deve comportare modifiche delle aliquote minime d'imposta applicate nella presente direttiva, né aggiunte o soppressioni di prodotti energetici e elettricità.~~

⇩ nuovo

4. I prodotti imponibili di cui ai paragrafi 1 e 3, prodotti o derivati da biomassa, sono soggetti, sotto controllo fiscale, ai livelli specifici di tassazione stabiliti per tali prodotti conformemente alla presente direttiva, a condizione che soddisfino uno dei seguenti criteri:

a) i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001, esclusi i prodotti a elevato rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni di cui all'articolo 26, paragrafo 2, di tale direttiva;

b) sono prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX della direttiva (UE) 2018/2001.

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni di cui all'articolo 2, punto 24), di "biomassa", al punto 28), di "biogas", al punto 32), di "bioliquidi", al punto 33), di "biocarburanti" e al punto 34), di "biocarburanti avanzati", della direttiva (UE) 2018/2001.

Ai fini della presente direttiva per biogas, bioliquidi e prodotti "avanzati" di cui ai codici NC 4401 e 4402 si intendono i prodotti ottenuti dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte A, della direttiva (UE) 2018/2001. I biocarburanti, biogas e bioliquidi prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, di tale direttiva sono considerati equivalenti ai prodotti avanzati.

5. I prodotti imponibili di cui ai paragrafi 1 e 3 che rientrano nella definizione di "combustibili rinnovabili di origine non biologica" o "combustibili a basse emissioni di carbonio" possono essere soggetti, sotto controllo fiscale, ai livelli specifici di tassazione stabiliti per tali prodotti conformemente alla presente direttiva, se:

a) i "combustibili rinnovabili di origine non biologica" sono combustibili diversi dai biocombustibili, bioliquidi o biogas il cui contenuto energetico deriva da fonti rinnovabili diverse dalla biomassa;

---

41 ~~GU L 293 del 24.10.1990, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento della Commissione (CE) n. 29/2002 (GU L 6 del 10.1.2002, pag. 3).~~

42 ~~GU L 279 del 23.10.2001, pag. 1.~~

b) i "combustibili a basse emissioni di carbonio" sono idrogeno a basse emissioni di carbonio e combustibili gassosi e liquidi sintetici il cui contenuto energetico deriva da idrogeno a basse emissioni di carbonio, nonché qualsiasi combustibile a base fossile che soddisfa i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni una determinata attività economica possa contribuire in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici a norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio[43] e dell'allegato I del regolamento delegato (UE) [...]/[...][44]. I "carburanti derivanti da carbonio riciclato", quali definiti all'articolo 2, punto 35, della direttiva (UE) 2018/2001, sono inclusi in questa categoria.

6. Se una parte di un prodotto imponibile è costituita da uno o più prodotti di cui ai paragrafi precedenti, la tassazione di tali parti è determinata di conseguenza sulla base della presente direttiva, indipendentemente dal codice NC nel quale rientra il prodotto nel suo insieme.

7. Ai fini del paragrafo 1, lettere a), b), d), e), g), h), k), m), n) e o), del presente articolo, e dell'articolo 21, paragrafo 1, lettere a), b), h), i), l), m) e n), i prodotti destinati ad essere erogati sono considerati destinati all'uso come combustibile per riscaldamento o carburante per motori quando il fornitore è consapevole, o dovrebbe ragionevolmente esserlo, che il destinatario intende utilizzare i prodotti in oggetto come combustibile per riscaldamento o carburante per motori. I prodotti di cui al paragrafo 1, lettera a), del presente articolo e all'articolo 21, paragrafo 1, lettera a), non sono considerati destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori se sono forniti a un produttore di beni di cui al paragrafo 1, lettera n), del presente articolo e all'articolo 21, paragrafo 1, lettera n).

8. I riferimenti nella presente direttiva ai codici della nomenclatura combinata si intendono fatti ai codici della nomenclatura combinata di cui al regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio[45], modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/1577 della Commissione[46].

Qualora il regolamento di cui al primo comma sia sostituito, o qualora una modifica della nomenclatura combinata renda necessaria una modifica dei codici di cui alla presente direttiva, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 29 al fine di aggiornare i codici della nomenclatura combinata relativi ai prodotti di cui alla presente direttiva o al fine di aggiornare il riferimento di cui al primo comma per renderlo conforme alla versione applicabile della nomenclatura combinata.

Tali atti delegati non comportano modifiche delle aliquote minime d'imposta fissate nella presente direttiva, né aggiunte o soppressioni di prodotti energetici ed elettricità.

---

[43] Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

[44] Regolamento delegato (UE) .../... della Commissione che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se l'attività economica arreca un danno significativo a qualsiasi altro obiettivo ambientale, (C(2021) 2800 final (GU L del […], pag. […]).

[45] Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

[46] Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1577 della Commissione, del 21 settembre 2020, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 361 del 30.10.2020, pag. 1).

↓ 2003/96/CE

~~*Articolo 3*~~

~~I riferimenti agli «oli minerali» e alle «accise» applicate agli oli minerali di cui alla direttiva 92/12/CEE s'intendono come riferimenti riguardanti tutti i prodotti energetici, l'elettricità e tutte le imposte indirette nazionali di cui, rispettivamente, all'articolo 2 e all'articolo 4, paragrafo 2 della presente direttiva.~~

⇩ nuovo

Articolo 3

1. La presente direttiva non si applica:

a) alla tassazione a valle del calore;

b) ai seguenti usi dei prodotti energetici e dell'elettricità:

— prodotti energetici utilizzati per fini diversi dall'utilizzazione come carburante per motori o come combustibile per riscaldamento,

— usi combinati dei prodotti energetici.

Un prodotto energetico ha un uso combinato quando è utilizzato sia come combustibile per riscaldamento che per fini diversi dall'utilizzazione come carburante per motori o come combustibile per riscaldamento. L'uso di prodotti energetici per la riduzione chimica e nei processi elettrolitici e metallurgici, quando i prodotti energetici sono utilizzati direttamente nel processo o per fornire un apporto diretto di energia al processo, o il loro consumo è connesso al processo, è considerato uso combinato,

— l'uso dell'elettricità principalmente ai fini della riduzione chimica e nei processi elettrolitici e metallurgici, quando l'elettricità è utilizzata direttamente nel processo o per fornire un apporto diretto di energia al processo, o il suo consumo è connesso al processo, è considerato uso combinato.

2. L'articolo 21 si applica ai prodotti energetici utilizzati come indicato al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo.

↓ 2003/96/CE

Articolo 4

1. I livelli di tassazione applicati dagli Stati membri ai prodotti energetici e all'elettricità di cui all'articolo 2 non possono essere inferiori ai livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva.

2. Ai fini della presente direttiva si intende per "livello di tassazione" l'onere fiscale complessivo derivante dal cumulo di tutte le imposte indirette (eccetto l'IVA), calcolate direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotti energetici e di elettricità, all'atto dell'immissione in consumo.

~~*Articolo 5*~~

~~Gli Stati membri possono applicare, sotto controllo fiscale, aliquote d'imposta differenziate a condizione che dette aliquote rispettino i livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva e siano compatibili con il diritto comunitario, nei seguenti casi:~~

- ~~quando le aliquote differenziate sono direttamente connesse con la qualità del prodotto,~~
- ~~quando le aliquote differenziate dipendono dai livelli quantitativi del consumo di elettricità e dei prodotti energetici utilizzati per il riscaldamento,~~
- ~~per i seguenti usi: trasporti pubblici locali di passeggeri (compresi i taxi), raccolta di rifiuti, forze armate e pubblica amministrazione, disabili, ambulanze.~~
- ~~tra uso commerciale e non commerciale, per i prodotti energetici e l'elettricità di cui agli articoli 9 e 10.~~

⇩ nuovo

Articolo 5

1. Gli Stati membri provvedono affinché, qualora nell'allegato I siano stabiliti livelli minimi di imposizione uguali in relazione a un dato uso, siano fissati livelli di tassazione uguali per i prodotti destinati a tale uso. Gli Stati membri riproducono inoltre in qualsiasi momento la classificazione dei livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I in relazione ai diversi prodotti per ciascun uso determinato.

Ai fini del primo comma, ogni uso per il quale è previsto un livello minimo di tassazione, rispettivamente, nell'allegato I, tabella A, B o C, è considerato come un uso singolo, salva diversa disposizione della presente direttiva.

Ai fini della classificazione di cui al primo comma, l'elettricità è considerata insieme ad altri carburanti per motori e combustibili per riscaldamento indicati nell'allegato I, tabelle B e C, tranne quando gli Stati membri applicano un livello specifico di tassazione all'elettricità utilizzata per ricaricare i veicoli elettrici, nel qual caso l'elettricità è considerata insieme ai carburanti per motori indicati nell'allegato I, tabella A, salvo diversa disposizione della presente direttiva.

Ai fini del terzo comma del presente paragrafo, per "veicolo elettrico" si intende un veicolo elettrico quale definito all'articolo 2, punto 2), della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[47].

2. I livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva sono adeguati ogni tre anni a decorrere dal 1° gennaio 2024 al fine di tenere conto delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo armonizzato, esclusi i prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato da Eurostat. I livelli minimi sono adeguati automaticamente aumentando o diminuendo l'importo di base in euro della variazione percentuale riportata dall'indice nell'anno di calendario precedente.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 al fine di modificare i livelli minimi di tassazione di cui al primo comma.

---

[47] 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).

↓ 2003/96/CE
⇨ nuovo

Articolo 6

Gli Stati membri possono concedere le esenzioni o le riduzioni del livello di tassazione di cui alla presente direttiva:

a) direttamente, o

b) attraverso un'aliquota d'imposta differenziata,

o

c) rimborsando totalmente o in parte l'imposta versata.

Articolo 7

~~1.~~ A decorrere dal 1° gennaio ~~2004 e dal 1° gennaio 2010~~ ⇨ 2023 ⇦ i livelli minimi di tassazione da applicare ai carburanti per motori sono quelli fissati nell'allegato I, tabella A.

⇩ nuovo

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 2, quando è applicabile un periodo transitorio conformemente all'allegato I, tabella A, l'aumento dei livelli minimi di tassazione è fissato a un decimo all'anno fino al 1º gennaio 2033. Per i combustibili a basse emissioni di carbonio il livello minimo di tassazione fissato per il primo anno del periodo transitorio si applica fino al 1º gennaio 2033.

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

~~Entro il 1° gennaio 2012 il Consiglio, deliberando all'unanimità previa consultazione del Parlamento europeo, decide, sulla scorta di una relazione e di una proposta della Commissione, in merito ai livelli minimi di tassazione per il gasolio applicabili nel periodo successivo con decorrenza al 1° gennaio 2013.~~

~~2. Gli Stati membri possono distinguere tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente, purché siano rispettati i livelli minimi comunitari e l'aliquota per il gasolio commerciale utilizzato come propellente non sia inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003, a prescindere dalle deroghe per detta utilizzazione stabilite dalla presente direttiva.~~

~~3. Si intende per «gasolio commerciale utilizzato come propellente» il gasolio utilizzato ai fini seguenti:~~

~~a) trasporto di merci per conto terzi o per conto proprio, effettuato con un autoveicolo a motore o un autoveicolo con rimorchio, adibito esclusivamente al trasporto di merci su strada, avente un peso a pieno carico massimo ammissibile pari o superiore a 7,5 tonnellate;~~

~~b) trasporto regolare o occasionale di passeggeri, effettuato con un autoveicolo delle categorie M2 o M3, quali definite dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del~~

~~6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi[48].~~

~~4. Nonostante il paragrafo 2, gli Stati membri che introducono un sistema di canone per gli utenti della strada destinato agli autoveicoli a motore o agli autoveicoli con rimorchio, adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada, possono applicare un'aliquota ridotta sul gasolio utilizzato da tali autoveicoli inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003, purché l'onere fiscale complessivo rimanga globalmente equivalente e purché siano rispettati i livelli minimi comunitari e il livello nazionale di tassazione in vigore al 1° gennaio 2003 per il gasolio utilizzato come propellente sia superiore di almeno due volte rispetto al livello minimo di tassazione applicabile al 1° gennaio 2004.~~

Articolo 8

1. A decorrere dal 1° gennaio ~~2004~~ ⇨ 2023 ⇦ , ~~nonostante~~fatto salvo l'articolo 7, i livelli minimi di tassazione da applicare ai prodotti utilizzati come carburante per motori ai fini di cui al paragrafo 2 ⌦ del presente articolo ⌫ sono quelli fissati nell'allegato I, tabella B.

⇩ nuovo

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 2, quando è applicabile un periodo transitorio conformemente all'allegato I, tabella B, l'aumento dei livelli minimi di tassazione è fissato a un decimo all'anno fino al 1º gennaio 2033. Per i combustibili a basse emissioni di carbonio il livello minimo di tassazione fissato per il primo anno del periodo transitorio si applica fino al 1º gennaio 2033.

🡻 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

2. Il ~~presente articolo~~ ⌦ paragrafo 1 ⌫ si applica alle utilizzazioni per i seguenti fini ~~industriali e commerciali~~:

a) lavori nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura, della~~'piscicoltura~~ ⌦ acquacoltura ⌫ e della silvicoltura;

b) motori fissi;

c) impianti e macchinari usati nell'edilizia, nelle opere di ingegneria civile e nei lavori pubblici;

d) veicoli destinati ad essere utilizzati al di fuori della rete stradale pubblica o che non hanno ricevuto un'autorizzazione a circolare prevalentemente sulla rete stradale pubblica.

Articolo 9

~~1.~~ A decorrere dal 1° gennaio ~~2004~~ ⇨ 2023 ⇦ i livelli minimi di tassazione da applicare al combustibile per riscaldamento sono quelli fissati nell'allegato I, tabella C.

---

[48] ~~GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1.~~

⇩ nuovo

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 2, quando è applicabile un periodo transitorio conformemente all'allegato I, tabella C, l'aumento dei livelli minimi di tassazione è fissato a un decimo all'anno fino al 1º gennaio 2033. Per i combustibili a basse emissioni di carbonio il livello minimo di tassazione fissato per il primo anno del periodo transitorio si applica fino al 1º gennaio 2033.

🡻 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

~~2. Gli Stati membri che al 1° gennaio 2003 sono autorizzati ad applicare una tassa di controllo sul gasolio per riscaldamento, possono continuare ad applicare un'aliquota ridotta pari a 10 EUR per 1000 litri di prodotto. L'autorizzazione è abrogata il 1° gennaio 2007 se il Consiglio, deliberando all'unanimità in base ad una relazione e ad una proposta della Commissione, decide in tal senso, dopo aver preso atto che il livello dell'aliquota ridotta è troppo basso, allo scopo di evitare problemi di distorsione negli scambi commerciali tra gli Stati membri.~~

Articolo 10

~~1.~~ A decorrere dal 1° gennaio ~~2004~~ ⇨ 2023 ⇦ i livelli minimi di tassazione da applicare all'elettricità sono quelli fissati nell'allegato I, tabella ~~C~~ ⌦ D ⌫.

~~2. Al di sopra dei livelli minimi di tassazione di cui al paragrafo 1, gli Stati membri avranno la facoltà di determinare la base imponibile, purché rispettino la direttiva 92/12/CEE.~~

~~*Articolo 11*~~

~~1. Nella presente direttiva, per «uso commerciale» si intende l'utilizzazione da parte di un'entità commerciale, identificata conformemente al paragrafo 2, che eserciti in modo indipendente e in qualsiasi luogo la fornitura di beni e servizi, indipendentemente dallo scopo o dai risultati di tali attività economiche.~~

~~Le attività economiche comprendono tutte le attività di produttore, di commerciante e di prestatore di servizi, comprese le attività estrattive e agricole e quelle delle libere professioni o professioni assimilate.~~

~~Gli Stati, le autorità di governo locale e regionale e gli altri organismi di diritto pubblico non sono considerati entità commerciali per le attività o operazioni che esercitano in quanto autorità pubbliche. Se però esercitano attività o operazioni di questo genere, sono considerate soggetti commerciali per dette attività o operazioni quando il loro non assoggettamento provocherebbe distorsioni di concorrenza di una certa rilevanza.~~

~~2. Ai fini della presente direttiva, un'entità commerciale non può essere considerata più piccola di una parte di un'impresa o di una persona giuridica che, dal punto di vista organizzativo, costituisca un'attività economica indipendente, vale a dire un'entità capace di operare con mezzi propri.~~

~~3. Nel caso di utilizzazioni miste la tassazione si applica in proporzione a ciascun tipo di utilizzazione; qualora una delle due utilizzazioni sia insignificante, può essere trattata come nulla.~~

~~4. Gli Stati membri possono limitare il campo di applicazione del livello ridotto di tassazione per l'utilizzazione da parte di imprese.~~

Articolo ~~12~~11

1. Gli Stati membri possono esprimere i loro livelli nazionali di tassazione in unità diverse da ~~quelle~~ ⌦ quella ⌫ di cui agli articoli da 7 a 10, purché i corrispondenti livelli di tassazione, convertiti in tali unità, non siano inferiori ai livelli minimi stabiliti nella presente direttiva.

2. ~~Per i prodotti energetici di cui agli articoli 7, 8 e 9 con livelli di tassazione basati sui volumi,~~ ⇨ Quando sono applicate unità di volume, ⇦ il volume è misurato alla temperatura di 15 °C.

Articolo ~~13~~12

1. Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro, il valore dell'euro nelle diverse valute nazionali, da applicare al valore dei livelli di tassazione, è fissato una volta all'anno. I tassi da applicare sono quelli rilevati il primo giorno lavorativo di ottobre e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*; la loro applicazione decorre dal 1° gennaio dell'anno civile successivo.

2. Gli Stati membri hanno la facoltà di mantenere gli importi di tassazione in vigore al momento dell'adeguamento annuale di cui al paragrafo 1, qualora la conversione degli importi espressi in euro dia luogo ad 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.

⇩ nuovo

Articolo 13

1. Gli Stati membri esentano dalla tassazione, sotto controllo fiscale, i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per produrre elettricità e l'elettricità utilizzata per mantenere la capacità di produrre l'elettricità stessa.

2. In deroga al paragrafo 1, per motivi di politica ambientale gli Stati membri hanno la facoltà di tassare i prodotti di cui al paragrafo 1 prescindendo dai livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva. In tal caso la tassazione di tali prodotti riproduce la classificazione tra i livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I e non è presa in considerazione ai fini del raggiungimento del livello minimo di tassazione dell'elettricità di cui all'articolo 10.

⇩ 2003/96/CE

~~*Articolo 14*~~

~~1. In aggiunta alle disposizioni generali di cui alla direttiva 92/12/CEE, relative alle esenzioni di cui godono i prodotti tassabili quando sono destinati a determinati usi, e fatte salve le altre disposizioni comunitarie, gli Stati membri esentano dalla tassazione i prodotti elencati in appresso, alle condizioni da essi stabilite al fine di garantire un'agevole e corretta applicazione delle esenzioni stesse e di evitare frodi, evasioni o abusi:~~

~~a) i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per produrre elettricità e l'elettricità utilizzata per mantenere la capacità di produrre l'elettricità stessa. Gli Stati membri hanno tuttavia la facoltà di tassare questi prodotti per motivi di politica ambientale, prescindendo dai livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva. In tal caso l'imposta su detti prodotti non rientra nel calcolo del livello minimo di tassazione sull'elettricità stabilito all'articolo 10;~~

~~b) i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburante per la navigazione aerea, ad esclusione dell'aviazione privata da diporto.~~

~~Ai fini della presente direttiva, per "aviazione privata da diporto" si intende l'uso di un aeromobile da parte del suo proprietario o della persona fisica o giuridica autorizzata ad utilizzarlo in virtù di un contratto di locazione o di qualsiasi altro titolo, per scopi non commerciali ed in particolare per scopi diversi dal trasporto di passeggeri o merci o dalla prestazione di servizi a titolo oneroso o per conto di autorità pubbliche.~~

~~Gli Stati membri possono limitare l'ambito di questa esenzione alle forniture di carboturbo (codice NC 2710 19 21);~~

~~c) i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburanti per la navigazione nelle acque comunitarie (compresa la pesca), diversa dalla navigazione delle imbarcazioni private da diporto, e l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni.~~

~~Ai fini della presente direttiva per "imbarcazioni private da diporto" si intende qualsiasi imbarcazione usata dal suo proprietario o dalla persona fisica o giuridica autorizzata ad utilizzarla in virtù di un contratto di locazione o di qualsiasi altro titolo, per scopi non commerciali ed in particolare per scopi diversi dal trasporto di passeggeri o merci o dalla prestazione di servizi a titolo oneroso o per conto di autorità pubbliche.~~

~~2. Gli Stati membri possono limitare l'ambito delle esenzioni di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), ai trasporti internazionali ed intracomunitari. Inoltre, uno Stato membro può derogare alle esenzioni di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), nel caso in cui abbia stipulato un accordo bilaterale con un altro Stato membro. In tali casi gli Stati membri possono applicare un livello di tassazione inferiore al livello minimo stabilito nella presente direttiva.~~

⇩ nuovo

Articolo 14

1. Fatti salvi gli obblighi internazionali e l'articolo 5 della presente direttiva, applicabili come uso singolo alla navigazione aerea intra-UE di voli diversi dai voli d'affari e dai voli da diporto, gli Stati membri applicano, sotto controllo fiscale, almeno i livelli minimi di tassazione prescritti dalla presente direttiva ai prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburante per gli aeromobili e all'elettricità utilizzata direttamente per la ricarica di aeromobili elettrici ai fini della navigazione aerea intra-UE.

Ai fini del primo comma, l'elettricità è classificata tra i carburanti per motori di cui all'allegato I, tabella A.

I livelli minimi di tassazione di cui al primo comma iniziano da zero e aumentano ogni anno di un decimo delle aliquote minime definitive di cui all'allegato I, tabelle A e D, per un periodo transitorio di dieci anni. Un'aliquota minima pari a zero si applica ai biocarburanti e

biogas sostenibili, ai combustibili a basse emissioni di carbonio, ai carburanti rinnovabili di origine non biologica, ai biocarburanti e biogas avanzati sostenibili e all'elettricità durante tale periodo transitorio di dieci anni.

Ai fini del presente articolo, per "navigazione aerea intra-UE" si intendono i voli tra due aeroporti situati nell'Unione, compresi i voli nazionali.

Ai fini del presente articolo, per "aviazione d'affari" si intende l'esercizio o l'impiego di aeromobili da parte di imprese o privati per il trasporto di passeggeri o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale.

Ai fini del presente articolo, per "voli da diporto" si intende l'uso di un aeromobile per scopi personali o ricreativi non associati a un uso commerciale o professionale.

2. Sono esentati i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburante per gli aeromobili e l'elettricità utilizzata direttamente per ricaricare aeromobili elettrici, ai fini della navigazione aerea intra-UE di voli esclusivamente cargo.

In deroga al primo comma del presente paragrafo, gli Stati membri possono applicare lo stesso livello di tassazione di cui al paragrafo 1 ai voli nazionali esclusivamente cargo di cui al primo comma del presente paragrafo.

Se uno Stato membro ha concluso un accordo con uno o più Stati membri, può anche applicare lo stesso livello di tassazione di cui al paragrafo 1 alla navigazione aerea intra-UE di voli esclusivamente cargo di cui al primo comma.

Ai fini del presente paragrafo, per "volo esclusivamente cargo" si intende un servizio aereo di linea o non di linea effettuato da aeromobili che trasportano merci a titolo oneroso diverse da passeggeri paganti, esclusi i voli che trasportano uno o più passeggeri paganti e i voli elencati negli orari pubblicati come voli che prestano servizi passeggeri.

3. Fatti salvi gli obblighi internazionali, gli Stati membri possono concedere l'esenzione o applicare gli stessi livelli di tassazione della navigazione aerea intra-UE alla navigazione aerea extra-UE a seconda del tipo di volo.

4. I carburanti per motori utilizzati nel campo della fabbricazione, dello sviluppo, del collaudo e della manutenzione degli aeromobili sono soggetti al livello di tassazione di cui al paragrafo 1.

5. Gli Stati membri possono applicare, sotto controllo fiscale, esenzioni totali o parziali all'elettricità fornita agli aeromobili in stazionamento.

Ai fini del primo comma, per "elettricità fornita agli aeromobili in stazionamento" si intende la fornitura di elettricità mediante un'interfaccia standardizzata fissa o mobile agli aeromobili quando sono stazionati al gate o in postazioni remote.

Articolo 15

1. Fatto salvo l'articolo 5, gli Stati membri applicano come uso singolo, sotto controllo fiscale, almeno i livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I, tabelle B e D, ai prodotti energetici forniti per essere utilizzati come combustibile per le navi e all'elettricità utilizzata direttamente per ricaricare le navi elettriche, a fini di servizi regolari di navigazione per via d'acqua, pesca e trasporto merci intra-UE.

Ai fini del primo comma, l'elettricità è classificata tra i carburanti per motori di cui all'allegato I, tabella B.

Per un periodo transitorio di dieci anni aliquote minime pari a zero si applicano ai biocarburanti e biogas sostenibili, ai combustibili a basse emissioni di carbonio, ai carburanti rinnovabili di origine non biologica, ai biocarburanti e biogas avanzati sostenibili e all'elettricità.

Ai fini del presente articolo, per "navigazione per via d'acqua intra-UE" si intende la navigazione tra due porti situati nell'Unione, compresa la navigazione nazionale.

Ai fini del presente articolo, per "servizio regolare" si intende una serie di traversate effettuate da navi ro-ro per passeggeri o da unità veloci per passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi: secondo un orario pubblicato o con traversate così regolari o frequenti da costituire una serie sistematica riconoscibile.

Ai fini del presente articolo, per "trasporto di merci" si intende un servizio di linea o non di linea effettuato da navi che trasportano merci a titolo oneroso diverse da passeggeri paganti, esclusi i viaggi che trasportano uno o più passeggeri paganti e i viaggi elencati negli orari pubblicati come viaggi che prestano servizi passeggeri.

2. Gli Stati membri possono concedere un'esenzione o applicare gli stessi livelli di tassazione della navigazione per via d'acqua intra-UE alla navigazione per via d'acqua extra-UE a seconda del tipo di attività.

3. Gli Stati membri tassano in conformità al paragrafo 1 i carburanti per motori e l'elettricità utilizzati nel campo della fabbricazione, dello sviluppo, del collaudo e della manutenzione delle navi, nonché i carburanti per motori e l'elettricità utilizzati per operazioni di dragaggio nelle vie navigabili e nei porti.

4. L'elettricità prodotta a bordo di una nave è esente da tassazione.

5. Gli Stati membri possono applicare, sotto controllo fiscale, esenzioni totali o parziali all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto.

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~15~~16

~~1.~~ Fatte salve le altre disposizioni ~~Community~~ ⌦ dell'Unione ⌫ , gli Stati membri possono applicare, sotto controllo fiscale, esenzioni o riduzioni totali o parziali del livello di tassazione:

a) ai prodotti imponibili utilizzati sotto controllo fiscale nel quadro di progetti pilota per lo sviluppo tecnologico di prodotti più rispettosi dell'ambiente o in relazione ai combustibili o carburanti derivati da risorse rinnovabili;

b) all'elettricità:

– di origine solare, eolica, ondosa, maremotrice o geotermica,

– di origine idraulica prodotta in impianti idroelettrici,

– generata dalla biomassa ⇨ sostenibile ⇦ o da prodotti ottenuti dalla biomassa ⇨ sostenibile ⇦,

– generata dal metano emesso da miniere di carbone abbandonate,

– generata da celle a combustibile;

⇩ nuovo

Gli Stati membri possono anche rimborsare parzialmente o totalmente al produttore l'importo dell'imposta pagata dal consumatore sull'elettricità ottenuta dai prodotti specificati nel presente paragrafo.

🡻 2003/96/CE
⇨ nuovo

~~e) ai prodotti energetici e all'elettricità utilizzati per la generazione combinata di calore e di energia;~~

(~~d~~c) all'elettricità prodotta dalla generazione combinata di energia e calore, purché ⇨ la cogenerazione del ⇦ le unità di cogenerazione ~~siano rispettose dell'ambiente~~ ⇨ sia cogenerazione ad alto rendimento quale definita all'articolo 2, punto 34), della direttiva 2012/27/UE. ⇦ ~~Gli Stati membri possono applicare la definizione nazionale di cogenerazione «rispettosa dell'ambiente» (o ad alta efficienza) finché il Consiglio non avrà adottato all'unanimità una definizione comune, in base a una relazione e a una proposta della Commissione~~;

⇩ nuovo

d) ai combustibili rinnovabili di origine non biologica, ai biocarburanti, bioliquidi, biogas avanzati sostenibili e ai prodotti avanzati sostenibili di cui ai codici NC 4401 e 4402;

e) ai prodotti di cui al codice NC 2705 utilizzati per il riscaldamento.

🡻 2003/96/CE

~~e) ai prodotti energetici e all'elettricità utilizzati per il trasporto di merci e passeggeri per ferrovia, metropolitana, tram e filobus;~~

~~f) ai prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburanti per la navigazione sulle vie navigabili interne (compresa la pesca), diversa dalla navigazione delle imbarcazioni private da diporto, e all'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni;~~

~~g) al gas naturale negli Stati membri in cui la quota del gas naturale nel consumo complessivo di energia non abbia superato il 15 % nel 2000.~~

~~Le esenzioni o le riduzioni totali o parziali possono applicarsi per un periodo massimo di dieci anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva o fino alla data in cui la quota nazionale di gas naturale nel consumo complessivo di energia raggiunga il 25 %, se questa data è precedente. Tuttavia, non appena la quota nazionale di gas naturale nel consumo complessivo di energia raggiunge il 20 %, gli Stati membri interessati applicano un livello di tassazione strettamente positivo, che aumenta su base annua per raggiungere almeno l'aliquota minima alla fine del periodo di cui sopra.~~

~~Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord può applicare le esenzioni o riduzioni totali o parziali per il gas naturale in modo distinto all'Irlanda del Nord;~~

h) all'elettricità, al gas naturale, al carbone e ai combustibili solidi utilizzati per uso familiare e/o da organizzazioni riconosciute caritative dallo Stato membro interessato. Nei confronti delle organizzazioni caritative gli Stati membri possono limitare l'esenzione o la riduzione all'utilizzazione per attività non commerciali. In caso di uso misto, la tassazione si applica in proporzione a ciascun tipo di utilizzazione. Qualora l'utilizzazione non sia significativa, può essere trattata come nulla;

i) al gas naturale e al GPL utilizzati come propellenti;

j) ai carburanti per motori utilizzati nel settore della fabbricazione, dello sviluppo, del controllo e della manutenzione di aeromobili e di navi;

k) ai carburanti per motori utilizzati per operazioni di dragaggio delle vie navigabili e dei porti;

l) ai prodotti di cui al codice NC 2705 utilizzati per il riscaldamento.

2. Gli Stati membri possono anche rimborsare parzialmente o totalmente al produttore l'importo dell'imposta pagata dal consumatore sull'elettricità ottenuta dai prodotti specificati al paragrafo 1, lettera b).

3. Gli Stati membri possono applicare un livello di tassazione fino a zero ai prodotti energetici e all'elettricità utilizzati nei lavori nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura o della piscicoltura, e della silvicoltura.

Il Consiglio valuta, anteriormente al 1° gennaio 2008 e sulla base di una proposta della Commissione, se abrogare la possibilità di applicare un livello di tassazione fino a zero.

Articolo 16

1. Fatto salvo il paragrafo 5, gli Stati membri possono applicare, sotto controllo fiscale, esenzioni o riduzioni dell'aliquota di imposta ai prodotti soggetti ad accisa di cui all'articolo 2 quando questi sono costituiti da uno o più dei prodotti seguenti o li contengono:

– i prodotti di cui ai codici NC da 1507 a 1518,

– i prodotti di cui ai codici NC 3824 99 55 e 3824 99 80, 3824 99 85, 3824 99 86, 3824 99 92 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3824 99 93, 3824 99 96 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3826 00 10 e 3826 00 90 per i loro componenti derivati dalla biomassa,

– i prodotti di cui ai codici NC 220 72 000 e 2905 11 00 che non siano di origine sintetica,

– i prodotti derivati dalla biomassa, inclusi i prodotti di cui ai codici NC 4401 e 4402.

Gli Stati membri possono anche applicare, sotto controllo fiscale, aliquote ridotte di imposta ai prodotti soggetti a tassazione di cui all'articolo 2, ove essi contengano acqua (codici NC 2201 e 2853 90 10).

Per «biomassa» si intende la parte biodegradabile dei prodotti, dei rifiuti e dei residui provenienti dall'agricoltura (comprese le sostanze vegetali e animali), dalla silvicoltura e dalle industrie connesse, nonché la parte biodegradabile dei rifiuti industriali e urbani.

2. L'esenzione o la riduzione di tassazione che deriva dall'applicazione dell'aliquota ridotta di cui al paragrafo 1 non può essere superiore all'importo dell'imposta che sarebbe

~~dovuto sul volume dei prodotti di cui al paragrafo 1 presente nei prodotti che possono beneficiare di detta riduzione.~~

~~I livelli di tassazione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai prodotti di cui al paragrafo 1 o che li contengono, possono essere inferiori ai livelli minimi previsti all'articolo 4.~~

~~3. Le esenzioni o riduzioni di tassazione applicate dagli Stati membri sono modulate in funzione dell'evoluzione dei prezzi delle materie prime, affinché dette riduzioni non conducano ad una sovracompensazione dei costi addizionali legati alla produzione dei prodotti di cui al paragrafo 1.~~

~~4. Fino al 31 dicembre 2003 gli Stati membri possono esentare o continuare ad esentare i prodotti esclusivamente o quasi esclusivamente costituiti dai prodotti di cui al paragrafo 1.~~

~~5. Le esenzioni o le riduzioni per i prodotti di cui al paragrafo 1 possono essere concesse, nell'ambito di un programma pluriennale, tramite autorizzazione rilasciata da un'autorità amministrativa ad un operatore economico per più di un anno civile. La durata dell'esenzione o della riduzione così autorizzata non può superare sei anni consecutivi. Questo periodo è eventualmente rinnovabile.~~

~~Nell'ambito di un programma pluriennale oggetto di autorizzazione rilasciata da un'autorità amministrativa prima del 31 dicembre 2012 gli Stati membri possono applicare l'esenzione o la riduzione di cui al paragrafo 1 dopo il 31 dicembre 2012 e fino al termine del programma pluriennale, senza facoltà di rinnovo.~~

~~6. Qualora la normativa comunitaria richiedesse agli Stati membri di adempiere ad obblighi giuridicamente vincolanti volti ad immettere sui loro mercati una quota minima dei prodotti di cui al paragrafo 1, le disposizioni dei paragrafi da 1 a 5 del presente articolo cessano di applicarsi dalla data in cui detti obblighi diventano vincolanti per gli Stati membri.~~

~~7. Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 31 dicembre 2004, e successivamente ogni dodici mesi, l'elenco delle esenzioni o riduzioni di imposizione applicate conformemente al presente articolo.~~

~~8. Entro il 31 dicembre 2009 la Commissione presenta al Consiglio una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali ed ambientali delle riduzioni concesse conformemente al presente articolo.~~

⇩ nuovo

Articolo 17

Fatto salvo l'articolo 5, nella misura in cui è applicabile agli usi singoli, gli Stati membri possono applicare sotto controllo fiscale:

a) riduzioni del livello di tassazione, che non scendano al di sotto dei minimi di cui all'allegato I, tabelle C e D, per i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per la cogenerazione di calore ed elettricità, fatto salvo l'articolo 13;

b) riduzioni del livello di tassazione, che non scendano al di sotto dei minimi di cui all'allegato I, tabelle B e D, per i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il trasporto di merci e passeggeri per ferrovia, metropolitana, tram e filobus e per il trasporto pubblico locale di passeggeri, la raccolta dei rifiuti, le forze armate e la pubblica amministrazione, i disabili e le ambulanze;

ai fini della lettera b), l'elettricità è classificata tra i carburanti per motori di cui all'allegato I, tabella B.

c) riduzioni del livello di tassazione, che non scendano al di sotto dei minimi di cui all'allegato I, tabelle C e D, per i prodotti energetici utilizzati come combustibile per riscaldamento e per l'elettricità se utilizzati da famiglie e/o da organizzazioni riconosciute dallo Stato membro interessato come organizzazioni caritative. Nel caso delle organizzazioni caritative gli Stati membri limitano la riduzione all'utilizzazione per attività non commerciali. In caso di uso misto, la tassazione si applica in proporzione a ciascun tipo di utilizzazione. Qualora l'utilizzazione non sia significativa, può essere trattata come nulla.

Ai fini della lettera c), i livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I, tabelle C e D, iniziano da zero e aumentano su un periodo transitorio di dieci anni di un decimo delle aliquote minime definitive per ogni anno.

Ai fini della lettera c), i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati da famiglie riconosciute come vulnerabili possono essere esentati per un periodo massimo di dieci anni dall'entrata in vigore della presente direttiva. Ai fini del presente paragrafo, per "famiglie vulnerabili" si intendono le famiglie significativamente colpite dagli effetti della presente direttiva, il che, ai fini della presente direttiva, significa che sono al di sotto della soglia di "rischio di povertà", definita come il 60 % del reddito disponibile equivalente mediano a livello nazionale;

d) riduzioni del livello di tassazione, che non scendano al di sotto dei minimi di cui all'allegato I, tabelle C e D, per i prodotti energetici utilizzati come combustibile per riscaldamento e per l'elettricità se utilizzati per lavori nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura o dell'acquacoltura e della silvicoltura.

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~17~~18

~~1.~~ ~~A condizione che i livelli minimi di tassazione previsti nella presente direttiva siano rispettati in media per ciascuna impresa,~~ ⇨ Fatto salvo l'articolo 5, nella misura in cui è applicabile all'uso singolo,⇦ gli Stati membri possono applicare sgravi fiscali ⇨ , che non scendano al di sotto dei pertinenti livelli minimi di cui all'allegato I, tabelle B, C e D, ⇦ sul consumo di prodotti energetici utilizzati per il riscaldamento o per i fini di cui all'articolo 8, paragrafo 2, lettere b) e c) ⌦ , ⌫ e di elettricità nei seguenti casi:

a) a favore delle imprese a forte consumo di energia.

Per "impresa a forte consumo di energia" si intende un'impresa, come definita all'articolo 19, i cui costi di acquisto dei prodotti energetici ed elettricità siano pari almeno al 3,0 % del valore produttivo ovvero l'imposta nazionale sull'energia pagabile sia pari almeno allo 0,5 % del valore aggiunto. ~~Nell'ambito di questa definizione gli Stati membri possono applicare concetti più restrittivi, compresi il valore del fatturato, e le definizioni di processo e di settore.~~

Per "acquisti di prodotti energetici e di elettricità" si intende il costo effettivo dell'energia acquistata o generata nell'impresa. Sono inclusi soltanto l'elettricità, i prodotti per riscaldamento ed energetici utilizzati per riscaldamento o per i fini di cui all'articolo 8, paragrafo 2, lettere b) e c). Sono incluse tutte le imposte, tranne l'IVA detraibile.

Per "valore produttivo" si intende la cifra d'affari, compresi i sussidi direttamente legati al prezzo del prodotto, maggiorata o diminuita delle variazioni degli stock di prodotti finiti, dei lavori in corso e dei beni e dei servizi acquistati a fini di rivendita, meno gli acquisti di beni e servizi fatti a fini di rivendita.

Per "valore aggiunto" si intende il totale della cifra d'affari soggetto a IVA, comprese le esportazioni, diminuito del totale degli acquisti soggetti a IVA, comprese le importazioni.

🡻 2003/96/CE
⇨ nuovo

~~Agli Stati membri, che attualmente applicano sistemi nazionali di imposizione dell'energia in cui le imprese a forte consumo di energia sono definite secondo criteri diversi dal costo dell'energia rapportato al valore produttivo e dalla tassa nazionale sull'energia pagabile rapportata al valore aggiunto, è concesso un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007 al massimo per conformarsi alla definizione di cui alla lettera a), primo comma;~~

b) qualora siano conclusi accordi con ~~imprese~~, ⇨ entità commerciali quali definite all'articolo 19 ⇦ o associazioni di ~~imprese~~ ⇨ tali entità commerciali ⇦ , o qualora siano attuati regimi concernenti diritti commercializzabili o misure equivalenti, purché volti a conseguire obiettivi di protezione ambientale o a migliorare l'efficienza energetica.

⇩ nuovo

Ai fini del presente paragrafo, per "regimi concernenti diritti commercializzabili" si intendono i regimi concernenti diritti commercializzabili diversi dal regime dell'Unione ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[49].

🡻 2003/96/CE

~~2. Nonostante l'articolo 4, paragrafo 1, gli Stati membri possono applicare un livello di tassazione fino a zero ai prodotti energetici e all'elettricità definiti all'articolo 2, se utilizzati da un'impresa a forte consumo di energia ai sensi del paragrafo 1.~~

~~3. Nonostante l'articolo 4, paragrafo 1, gli Stati membri possono applicare un livello di tassazione fino al 50 % dei livelli minimi previsti dalla presente direttiva ai prodotti energetici e all'elettricità definiti all'articolo 2, se utilizzati dalle imprese di cui all'articolo 11 che non sono imprese a forte consumo di energia ai sensi del paragrafo 1.~~

~~4. Le imprese che beneficiano delle possibilità di cui ai paragrafi 2 e 3 sottoscrivono gli accordi, i regimi concernenti diritti commercializzabili o le misure equivalenti di cui al paragrafo 1, lettera b). Gli accordi, i regimi concernenti diritti commercializzabili o le misure equivalenti devono portare al conseguimento di obiettivi di protezione ambientale o ad una~~

---

[49] 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, pag. 32).

maggiore efficienza energetica in misura globalmente equivalente al risultato che si sarebbe ottenuto in caso di osservanza delle normali aliquote minime della Comunità.

Articolo 18

1. In deroga alle disposizioni della presente direttiva gli Stati membri elencati nell'allegato II sono autorizzati a continuare ad applicare le riduzioni nei livelli di tassazione o le esenzioni fissate nel medesimo allegato.

Previo esame da parte del Consiglio in base a una proposta della Commissione, l'autorizzazione scade il 31 dicembre 2006 o alla data specificata nell'allegato II.

2. In deroga ai periodi fissati nei paragrafi da 3 a 13 del presente articolo, e purché ciò non comporti una significativa distorsione della concorrenza, agli Stati membri che incontrano difficoltà nell'applicare i nuovi livelli minimi di tassazione, sarà concesso un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007, in particolare per non pregiudicare la stabilità dei prezzi.

3. Il Regno di Spagna può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007, per adeguare il livello nazionale di imposizione del gasolio utilizzato come carburante al nuovo livello minimo di 302 EUR, e fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR. Fino al 31 dicembre 2009, detto Stato membro può applicare inoltre un'aliquota ridotta speciale sull'uso commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 287 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2003 non siano ridotti. Dal 1° gennaio 2010 fino al 1° gennaio 2012, tale Stato membro può applicare un'aliquota differenziata all'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 302 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2010 non siano ridotti. L'aliquota ridotta speciale sull'uso commerciale del gasolio impiegato come carburante può anche essere applicata ai taxi fino al 1° gennaio 2012. In relazione all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), detto Stato membro può applicare, fino al 1° gennaio 2008, per la definizione di usi commerciali un peso, a pieno carico massimo ammissibile, non inferiore a 3,5 tonnellate.

4. La Repubblica d'Austria può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007, per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio impiegato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, e fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR. Fino al 31 dicembre 2009, detto Stato membro può applicare inoltre un'aliquota ridotta speciale sull'uso commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 287 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2003 non siano ridotti. Dal 1° gennaio 2010 fino al 1° gennaio 2012, tale Stato membro può applicare un'aliquota differenziata all'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 302 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2010 non siano ridotti.

5. Il Regno del Belgio può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio impiegato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, e fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR. Fino al 31 dicembre 2009, detto Stato membro può applicare inoltre un'aliquota ridotta speciale sull'uso commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 287 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2003 non siano ridotti. Dal 1° gennaio 2010 fino al 1° gennaio 2012, tale Stato membro può applicare un'aliquota differenziata all'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 302 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2010 non siano ridotti.

6. Il Granducato del Lussemburgo può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, e, fino al 1° gennaio 2012, per giungere a 330 EUR. Fino al 31 dicembre 2009, detto Stato membro può applicare inoltre un'aliquota ridotta speciale sull'uso commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 272 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2003 non siano ridotti. Dal 1o gennaio 2010, fino al 1° gennaio 2012, tale Stato membro può applicare un'aliquota differenziata per l'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 302 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2010 non siano ridotti.

7. La Repubblica portoghese può applicare ai prodotti energetici e all'elettricità consumati nelle regioni autonome delle Azzorre e di Madeira, livelli di tassazione inferiori a quelli minimi prescritti nella presente direttiva, al fine di compensare i costi di trasporto dovuti all'insularità ed alla lontananza geografica delle regioni in questione.

La Repubblica portoghese può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR e, fino al 1° gennaio 2012, per giungere a 330 EUR. Fino al 31 dicembre 2009, detto Stato membro può applicare inoltre un'aliquota differenziata sull'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 272 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2003 non siano ridotti. Dal 1o gennaio 2010, fino al 1° gennaio 2012, tale Stato membro può applicare un'aliquota differenziata per l'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 302 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2010 non siano ridotti. L'aliquota differenziata sull'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente può anche essere applicata ai taxi fino al 1° gennaio 2012. Per quanto riguarda l'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), tale Stato membro può applicare, sino al 1° gennaio 2008, un peso, a pieno carico massimo ammissibile, non inferiore a 3,5 tonnellate nella definizione di scopi commerciali.

La Repubblica portoghese può applicare esenzioni totali o parziali al livello di tassazione dell'elettricità fino al 1° gennaio 2010.

8. La Repubblica ellenica può applicare livelli di tassazione minore di 22 EUR al massimo per 1000 l alle aliquote minime prescritte nella presente direttiva al gasolio utilizzato come propellente e alla benzina consumati nei dipartimenti di Lesbo, di Chio, di Samo, del Dodecaneso, delle Cicladi e nelle isole seguenti del Mar Egeo: Taso, Sporadi settentrionali, Samotracia e Schiro.

La Repubblica ellenica può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per convertire il suo attuale sistema di tassazione dell'energia elettrica sull'input in un sistema di tassazione sull'output e per raggiungere il nuovo livello minimo per la benzina.

La Repubblica ellenica può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio impiegato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1000 l e, fino al 1° gennaio 2012, per giungere a 330 EUR. Fino al 31 dicembre 2009, detto Stato membro può applicare, inoltre, un'aliquota differenziata per l'uso commerciale del gasolio utilizzato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 264 EUR per 1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2003 non siano ridotti. Dal 1° gennaio 2010, fino al 1° gennaio 2012, la Repubblica ellenica può applicare un'aliquota differenziata per l'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente, purché da ciò non derivi una tassazione inferiore a 302 EUR per

~~1000 l e i livelli nazionali di tassazione vigenti al 1° gennaio 2010 non siano ridotti. L'aliquota differenziata sull'utilizzazione commerciale del gasolio impiegato come propellente può anche essere applicata ai taxi fino al 1° gennaio 2012. In relazione all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), detto Stato membro può applicare fino al 1o gennaio 2008, per la definizione di usi commerciali, un peso, a pieno carico massimo ammissibile, non inferiore a 3,5 tonnellate.~~

~~9. L'Irlanda può applicare esenzioni totali o parziali o riduzioni del livello di tassazione dell'elettricità fino al 1° gennaio 2008.~~

~~10. Fino al 1° gennaio 2009, la Repubblica francese può applicare esenzioni o riduzioni, totali o parziali, ai prodotti energetici e all'elettricità utilizzati dallo Stato, da autorità di governo locale e regionale e da altri organismi di diritto pubblico per le attività od operazioni che essi esercitano in quanto autorità pubbliche.~~

~~La Repubblica francese può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 volto ad adeguare il regime vigente di tassazione dell'elettricità alle disposizioni stabilite nella presente direttiva. Durante questo periodo, per valutare il rispetto delle aliquote minime stabilite nella presente direttiva, si tiene conto del livello globale medio dell'attuale tassazione locale dell'elettricità.~~

~~11. La Repubblica italiana può applicare, fino al 1° gennaio 2008, per la definizione di usi commerciali di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), un peso a pieno carico massimo ammissibile non inferiore a 3,5 tonnellate.~~

~~12. La Repubblica federale di Germania può applicare, fino al 1° gennaio 2008, per la definizione di usi commerciali di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), un peso a pieno carico massimo ammissibile non inferiore a 12 tonnellate.~~

~~13. Il Regno dei Paesi Bassi può applicare, fino al 1° gennaio 2008, per la definizione di usi commerciali di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), un peso a pieno carico massimo ammissibile non inferiore a 12 tonnellate.~~

~~14. Entro i periodi transitori stabiliti, gli Stati membri riducono progressivamente il loro divario rispetto ai nuovi livelli minimi di tassazione. Tuttavia, quando la differenza tra il livello di tassazione nazionale e il livello minimo non è superiore al 3 % di quel livello minimo, lo Stato membro interessato può rimandare l'adeguamento del proprio livello nazionale fino al termine del periodo transitorio.~~

⇩ nuovo

Articolo 19

1. Ai fini dell'articolo 18, per "entità commerciale" si intende un'entità, identificata conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, che eserciti in modo indipendente e in qualsiasi luogo la fornitura di beni e servizi, indipendentemente dallo scopo o dai risultati di tali attività economiche.

Le attività economiche comprendono tutte le attività di produttore, di commerciante e di prestatore di servizi, comprese le attività estrattive e agricole e quelle delle libere professioni o professioni assimilate.

Gli Stati, le autorità di governo locale e regionale e gli altri organismi di diritto pubblico non sono considerati entità commerciali per le attività o operazioni che esercitano in quanto autorità pubbliche. Se però esercitano attività o operazioni di questo genere, sono considerati

entità commerciali per dette attività o operazioni quando il loro non assoggettamento provocherebbe distorsioni di concorrenza di una certa rilevanza.

2. Ai fini del paragrafo 1, un'entità commerciale non può essere considerata più piccola di una parte di un'impresa o di una persona giuridica che, dal punto di vista organizzativo, costituisca un'attività economica indipendente, vale a dire un'entità capace di operare con mezzi propri.

↓ 2004/74/CE articolo 1, punto 2, modificato da rettifica, GU L 195 del 2.6.2004, pag. 26.

~~*Articolo 18 bis*~~

~~1. In deroga alle disposizioni della presente direttiva gli Stati membri elencati nell'allegato III sono autorizzati ad applicare le riduzioni nei livelli di tassazione o le esenzioni fissate nel medesimo allegato.~~

~~Previo esame da parte del Consiglio in base a una proposta della Commissione, l'autorizzazione scade il 31 dicembre 2006 o alla data specificata nell'allegato III.~~

~~2. In deroga ai periodi fissati nei paragrafi da 3 a 11 e purché ciò non comporti una significativa distorsione della concorrenza, agli Stati membri che incontrano difficoltà nell'applicare i nuovi livelli minimi di tassazione sarà concesso un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007, in particolare per non pregiudicare la stabilità dei prezzi.~~

~~3. La Repubblica ceca può applicare fino al 1° gennaio 2008 esenzioni o riduzioni totali o parziali del livello di tassazione dell'elettricità, dei combustibili solidi e del gas naturale.~~

~~4. La Repubblica di Estonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 330 EUR per 1000 litri. Tuttavia, a decorrere dal 1° maggio 2004 il livello di tassazione del gasolio utilizzato come propellente non deve essere inferiore a 245 EUR per 1000 litri.~~

~~La Repubblica di Estonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione della benzina senza piombo utilizzata come propellente al nuovo livello minimo di 359 EUR per 1000 litri. Tuttavia, a decorrere dal 1° maggio 2004 il livello di tassazione della benzina senza piombo non deve essere inferiore a 287 EUR per 1000 litri.~~

~~La Repubblica di Estonia può applicare un'esenzione totale dalla tassazione sullo scisto bituminoso fino al 1° gennaio 2009. Fino al 1° gennaio 2013 essa può inoltre applicare un'aliquota ridotta del livello di tassazione dello scisto bituminoso, purché non ne risulti un livello di tassazione inferiore al 50 % della corrispondente aliquota minima comunitaria a decorrere dal 1° gennaio 2011.~~

~~La Repubblica di Estonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione dell'olio di scisto utilizzato per il teleriscaldamento al livello minimo di tassazione.~~

~~La Repubblica di Estonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per convertire il suo attuale sistema di tassazione dell'elettricità a monte in un sistema di tassazione a valle dell'elettricità.~~

5. La Repubblica di Lettonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2011 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio e del cherosene utilizzati come propellenti al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1000 litri, e fino al 1° gennaio 2013 per raggiungere il livello di 330 EUR. Tuttavia, il livello di tassazione del gasolio e del cherosene non deve essere inferiore a 245 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004 e non deve essere inferiore a 274 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° gennaio 2008.

La Repubblica di Lettonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2011 per adeguare il livello nazionale di tassazione della benzina senza piombo utilizzata come propellente al nuovo livello minimo di 359 EUR per 1000 litri. Tuttavia, il livello di tassazione della benzina senza piombo non può essere inferiore a 287 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004 e non può essere inferiore a 323 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° gennaio 2008.

La Repubblica di Lettonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione degli oli combustibili pesanti utilizzati per il teleriscaldamento al livello minimo di tassazione.

La Repubblica di Lettonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione dell'elettricità al corrispondente livello minimo di tassazione. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 il livello di tassazione dell'elettricità non deve essere inferiore al 50 % della corrispondente aliquota minima comunitaria.

La Repubblica di Lettonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare i livelli nazionali di tassazione del carbone e del coke ai corrispondenti livelli minimi di tassazione. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 i livelli di tassazione del carbone e del coke non devono essere inferiori al 50 % delle corrispondenti aliquote minime comunitarie.

6. La Repubblica di Lituania può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2011 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio e del cherosene utilizzati come propellenti al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1000 litri, e fino al 1° gennaio 2013 per raggiungere il livello di 330 EUR. Tuttavia, il livello di tassazione del gasolio e del cherosene non deve essere inferiore a 245 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004 e non deve essere inferiore a 274 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° gennaio 2008.

La Repubblica di Lituania può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2011 per adeguare il livello nazionale di tassazione della benzina senza piombo utilizzata come propellente al nuovo livello minimo di 359 EUR per 1000 litri. Tuttavia, il livello di tassazione della benzina senza piombo non deve essere inferiore a 287 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004 e non deve essere inferiore a 323 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° gennaio 2008.

7. La Repubblica di Ungheria può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione dell'elettricità, del gas naturale, del carbone e del coke utilizzati per il teleriscaldamento ai corrispondenti livelli minimi di tassazione.

8. La Repubblica di Malta può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione dell'elettricità. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 i livelli di tassazione dell'elettricità non devono essere inferiori al 50 % delle corrispondenti aliquote minime comunitarie.

La Repubblica di Malta può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio e del cherosene utilizzati come propellenti ai livelli minimi di 330 EUR per 1000 litri. Tuttavia, il livello di tassazione del

~~gasolio e del cherosene utilizzati come propellenti non deve essere inferiore a 245 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004.~~

~~La Repubblica di Malta può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione della benzina senza piombo e della benzina contenente piombo utilizzate come propellenti ai corrispondenti livelli minimi di tassazione. Tuttavia, i livelli di tassazione della benzina senza piombo e della benzina contenente piombo non devono essere inferiori, rispettivamente, a 287 EUR per 1000 litri e a 337 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004.~~

~~La Repubblica di Malta può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gas naturale utilizzato come combustibile per riscaldamento al corrispondente livello minimo di tassazione. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 le aliquote effettive dell'imposta applicate al gas naturale non devono essere inferiori al 50 % delle corrispondenti aliquote minime comunitarie.~~

~~La Repubblica di Malta può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione dei combustibili solidi al corrispondente livello minimo di tassazione. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 le aliquote effettive dell'imposta applicate ai prodotti energetici in questione non devono essere inferiori al 50 % delle corrispondenti aliquote minime comunitarie.~~

~~9. La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione della benzina senza piombo utilizzata come propellente al nuovo livello minimo di 359 EUR per 1000 litri. Tuttavia, il livello di tassazione della benzina senza piombo non deve essere inferiore a 287 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004.~~

~~La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1000 litri, e fino al 1° gennaio 2012 per raggiungere il livello di 330 EUR. Tuttavia, il livello di tassazione del gasolio non deve essere inferiore a 245 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° maggio 2004 e non deve essere inferiore a 274 EUR per 1000 litri a decorrere dal 1° gennaio 2008.~~

~~La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2008 per adeguare il livello nazionale di tassazione degli oli combustibili pesanti al nuovo livello minimo di 15 EUR per 1000 chilogrammi. Tuttavia, il livello di tassazione degli oli combustibili pesanti non deve essere inferiore a 13 EUR per 1000 chilogrammi a decorrere dal 1° maggio 2004.~~

~~La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2012 per adeguare il livello nazionale di tassazione del carbone e del coke utilizzati per il teleriscaldamento al corrispondente livello minimo di tassazione.~~

~~La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2012 per adeguare il livello nazionale di tassazione del carbone e del coke utilizzati per il riscaldamento per fini diversi dal teleriscaldamento al corrispondente livello minimo di tassazione.~~

~~La Repubblica di Polonia può applicare fino al 1° gennaio 2008 esenzioni o riduzioni totali o parziali per il gasolio utilizzato come combustibile per riscaldamento da istituti scolastici, scuole materne e altri enti o servizi pubblici, per le attività o operazioni che essi esercitano in quanto autorità pubbliche.~~

~~La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2006 per allineare al quadro comunitario il sistema nazionale di tassazione dell'elettricità.~~

~~10. La Repubblica di Slovenia può applicare, sotto controllo fiscale, un'esenzione o riduzione totale o parziale del livello di tassazione del gas naturale. L'esenzione o riduzione totale o parziale può essere applicata fino al maggio 2014 o fino alla data in cui la quota nazionale di gas naturale nel consumo complessivo di energia raggiunga il 25 %, se questa data è precedente. Tuttavia, non appena la quota nazionale di gas naturale nel consumo complessivo di energia raggiunge il 20 %, essa applica un livello di tassazione strettamente positivo, che aumenta su base annua per raggiungere almeno l'aliquota minima alla fine del periodo di cui sopra.~~

~~11. La Repubblica slovacca può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione dell'elettricità e del gas naturale utilizzato come combustibile per riscaldamento ai corrispondenti livelli minimi di tassazione. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 il livello di tassazione dell'elettricità e del gas naturale utilizzato come combustibile per riscaldamento non deve essere inferiore al 50 % delle corrispondenti aliquote minime comunitarie.~~

~~La Repubblica slovacca può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione dei combustibili solidi ai corrispondenti livelli minimi di tassazione. Tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2007 il livello di tassazione dei combustibili solidi non deve essere inferiore al 50 % delle corrispondenti aliquote minime comunitarie.~~

~~12. Entro i periodi transitori stabiliti, gli Stati membri riducono progressivamente il loro divario rispetto ai nuovi livelli minimi di tassazione. Tuttavia, quando la differenza tra il livello di tassazione nazionale e il livello minimo non è superiore al 3 % di detto livello minimo, lo Stato membro interessato può rimandare l'adeguamento del proprio livello nazionale fino al termine del periodo transitorio.~~

↓ 2004/75/CE articolo 1, punto 1, modificato da rettifica, GU L 195 del 2.6.2004, pag. 31.

~~Articolo 18 ter~~

~~1. In deroga ai periodi fissati nel paragrafo 2 del presente articolo, e purché ciò non comporti una significativa distorsione della concorrenza, agli Stati membri che incontrano difficoltà nell'applicare i nuovi livelli minimi di tassazione è concesso un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007, in particolare per non pregiudicare la stabilità dei prezzi.~~

~~2. La Repubblica di Cipro può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2008 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio e del kerosene utilizzati come propellenti al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1000 litri e fino al 1° gennaio 2010 per arrivare a 330 EUR. A decorrere dal 1° maggio 2004, tuttavia, il livello di tassazione del gasolio e del kerosene utilizzati come propellenti non potrà essere inferiore a 245 EUR per 1000 litri.~~

~~La Repubblica di Cipro può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione della benzina senza piombo utilizzata come propellente al nuovo livello minimo di 359 EUR per 1000 litri. A decorrere dal 1° maggio~~

~~2004, tuttavia, il livello di tassazione della benzina senza piombo non potrà essere inferiore a 287 EUR per 1000 litri.~~

~~3. Entro i periodi transitori stabiliti, gli Stati membri riducono progressivamente il loro divario rispetto ai nuovi livelli minimi di tassazione. Tuttavia, quando la differenza tra il livello di tassazione nazionale e il livello minimo non è superiore al 3 % di detto livello minimo, lo Stato membro interessato può rimandare l'adeguamento del proprio livello nazionale fino al termine del periodo transitorio.~~

🡻 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~19~~20

1. Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli ~~5~~ ⌦ 14 ⌫ , ⌦ 15 ⌫ , ~~15~~16, ⌦ 17 ⌫ e ~~17~~18, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può ⇨ adottare atti di esecuzione, ⇦ ~~autorizzare~~ ⌦ che autorizzano ⌫ gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche. ⇨ Ove necessario, per motivi di tutela dell'ambiente e della salute umana, compresa la riduzione dell'inquinamento atmosferico, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può adottare atti di esecuzione che autorizzano ogni Stato membro ad introdurre aliquote maggiorate specifiche in deroga alla classificazione tra i livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I. ⇦

Lo Stato membro, che intenda adottare ~~un~~ provvediment~~o~~ ⌦ i ⌫ di questo tipo, ne dà comunicazione alla Commissione, fornendole inoltre tutte le informazioni pertinenti o necessarie.

La Commissione esamina la richiesta, tenendo conto, tra l'altro, di considerazioni attinenti al corretto funzionamento del mercato interno, della necessità di garantire una concorrenza leale e delle politiche ~~comunitarie~~ ⌦ dell'Unione ⌫ in materia di ambiente, di sanità, di energia e di trasporti.

Entro tre mesi dalla ricezione di tutte le pertinenti e necessarie informazioni, la Commissione presenta una proposta di autorizzazione del provvedimento di questo tipo da parte del Consiglio, oppure informa il Consiglio dei motivi per cui non ha proposto l'autorizzazione del provvedimento di cui trattasi.

2. L'autorizzazione di cui al paragrafo 1 è accordata per un periodo massimo di sei anni, con possibilità di rinnovo secondo la procedura di cui al paragrafo 1.

3. La Commissione, qualora ritenga che le ~~esenzioni o riduzioni~~ ⇨ misure ⇦ di cui al paragrafo 1 non possano più essere mantenute, in particolare in base a considerazioni riguardanti la concorrenza o distorsioni nel funzionamento del mercato interno o la politica ~~comunitaria~~ ⌦ dell'Unione ⌫ in materia di sanità, protezione dell'ambiente, energia e trasporti, sottopone appropriate proposte al Consiglio. Il Consiglio adotta all'unanimità una decisione su tali proposte.

Articolo ~~20~~21

1. Le disposizioni relative al controllo e alla circolazione, di cui alla ~~direttiva 92/12/CEE~~ direttiva 2008/118/CE, si applicano soltanto ai prodotti energetici elencati in appresso:

a) i prodotti di cui ai codici NC da 1507 a 1518, qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

⇩ nuovo

b) i prodotti di cui ai codici NC 2207, 2208 90 91 e 2208 90 99 qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori e siano esenti dall'accisa armonizzata sull'alcole e sulle bevande alcoliche a norma dell'articolo 27, paragrafo 1, lettera a) o b), della direttiva 92/83/CE[50];

🡻 2003/96/CE
➔1 2018/552 art. 1, par. 3, lett. a)
➔2 2018/552 art. 1, par. 3, lett. b)
➔3 2018/552 art. 1, par. 3, lett. c)
➔4 2018/552 art. 1, par. 3, lett. d)
⇨ nuovo

~~b~~c) i prodotti di cui ai codici NC 2707 10, 2707 20, 2707 30 e 2707 50;

~~c~~d) i prodotti di cui ai codici NC ➔1 da 2710 12 a 2710 19 68 ⇨ , da 2710 19 71 a 2710 19 99 ⇦ e da 2710 20 a 2710 20 39 e 2710 20 90 (solo per i prodotti di cui meno del 90 % in volume (incluse le perdite) distilla a 210 °C e il 65 % o più in volume (incluse le perdite) distilla a 250 °C secondo il metodo ISO 3405 (equivalente al metodo ASTM D 86) ←; per i prodotti di cui ai codici NC ➔2 2710 12 21 ← , ➔3 2710 12 25 ← e ➔4 2710 19 29 e 2710 20 90 (solo per i prodotti di cui meno del 90 % in volume (incluse le perdite) distilla a 210 °C e il 65 % o più in volume (incluse le perdite) distilla a 250 °C secondo il metodo ISO 3405 (equivalente al metodo ASTM D 86) ← , ⇨ e da 2710 19 71 a 2710 19 99, ⇦ tuttavia, le disposizioni relative al controllo e alla circolazione si applicano soltanto per i movimenti commerciali dei prodotti sfusi;

~~d~~e) i prodotti di cui ai codici NC 2711 (salvo 2711 11, 2711 21 e 2711 29);

~~e~~f) i prodotti di cui al codice NC 2901 10;

~~f~~g) i prodotti di cui ai codici NC 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 e 2902 44;

~~g~~h) i prodotti di cui al codice NC 2905 11 00, che non sono di origine sintetica, qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

⇩ nuovo

i) i prodotti di cui ai codici NC 2909 19 10 e 2909 19 90, questi ultimi se destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori;

j) i prodotti di cui al codice NC 3403. Le disposizioni relative al controllo e alla circolazione si applicano soltanto per i movimenti commerciali dei prodotti sfusi;

---

[50] Direttiva 92/83/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sull'alcole e sulle bevande alcoliche (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 21).

k) i prodotti di cui al codice NC 3811;

l) i prodotti di cui al codice NC 3814, qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori. Le disposizioni relative al controllo e alla circolazione si applicano soltanto per i movimenti commerciali dei prodotti sfusi;

m) i prodotti di cui al codice NC 3823 19, qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori.

↓ 2003/96/CE

~~l~~n) i prodotti di cui ai codici NC 3824 99 86, 3824 99 92 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3824 99 93, 3824 99 96 (escluse le preparazioni antiruggine contenenti ammine come elementi attivi e solventi e diluenti compositi inorganici, per vernici e prodotti simili), 3826 00 10 e 3826 00 90 qualora siano destinati ad essere utilizzati come combustibile per riscaldamento o come carburante per motori ~~.~~:

⇩ nuovo

Ai fini del paragrafo 1, per "movimenti commerciali dei prodotti sfusi" si intende il prodotto non imballato trasportato in contenitori che sono parte integrante del mezzo di trasporto (come camion cisterna, vagoni cisterna ferroviari, navi cisterna) o in cisterne ISO. Il termine comprende anche il prodotto non imballato trasportato in altri contenitori di volume superiore a 210 litri.

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

2. Se uno Stato membro constata che prodotti energetici diversi da quelli di cui al paragrafo 1 sono destinati ad essere utilizzati, sono messi in vendita o sono utilizzati come combustibile per riscaldamento o carburante per motori o sono comunque all'origine di frodi, evasioni o abusi, ne avvisa immediatamente la Commissione. Questa disposizione si applica altresì all'elettricità. La Commissione trasmette detta comunicazione agli altri Stati membri, entro un mese dal suo ricevimento. ⇨ Entro due mesi da tale comunicazione gli Stati membri comunicano alla Commissione il loro parere in merito alla prassi individuata di evasione, elusione o abuso in relazione a tali prodotti energetici ed elettricità. Sulla base dei pareri ricevuti dagli Stati membri, e qualora sussista un rischio per il corretto funzionamento del mercato interno o per l'ambiente, la Commissione adotta atti di esecuzione ⇦ ~~La decisione in merito all'opportunità di~~ per ⇨ determinare se ⇦ ~~assoggettare o meno tali prodotti alle~~ le disposizioni relative al controllo e alla circolazione, di cui alla ~~direttiva 92/12/CEE~~ direttiva 2008/118/CE, ⇨ devono essere applicate ai prodotti in questione. Tali atti di esecuzione sono adottati ⇦ ~~è presa~~ secondo la procedura ⌦ d'esame ⌫ di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

3. Gli Stati membri possono, conformemente ad accordi bilaterali, dispensare in tutto o in parte dalle misure di controllo, di cui alla ~~direttiva 92/12/CEE~~ direttiva 2008/118/CE, tutti i prodotti di cui ⌦ al paragrafo 1 del presente articolo ⌫ ~~sopra~~ o alcuni di essi, purché non siano contemplati dagli articoli 7, 8 e 9 della presente direttiva. Tali accordi non riguardano gli Stati membri che non ne siano parte. Tutti gli accordi bilaterali suddetti sono notificati alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri.

Articolo ~~21~~22

1. In aggiunta alle disposizioni generali della ~~direttiva 92/12/CEE~~ direttiva 2008/118/CE, che definiscono il fatto generatore d'imposta e le norme relative al pagamento, l'imposta sui prodotti energetici diventa esigibile anche all'atto del verificarsi di uno dei fatti generatori d'imposta di cui all'articolo 2, paragrafo 3, della presente direttiva.

~~2. Ai fini della presente direttiva, il termine «fabbricazione», di cui all'articolo 4, lettera e) e all'articolo 5, paragrafo 1 della direttiva 92/12/CEE, comprende, se del caso, anche l'«estrazione».~~

~~3~~2. Il consumo di prodotti energetici all'interno di uno stabilimento che produce prodotti energetici non è considerato un fatto generatore d'imposta se il consumo riguarda prodotti energetici fabbricati all'interno dello stabilimento. Gli Stati membri possono anche considerare il consumo di elettricità e di altri prodotti energetici non prodotti all'interno di detto stabilimento e il consumo di prodotti energetici e di elettricità all'interno di uno stabilimento che produce combustibili destinati alla generazione di elettricità come fatto non generatore d'imposta. Qualora il consumo avvenga per fini non connessi con la produzione di prodotti energetici e, in particolare, per la propulsione di veicoli, questo è considerato un fatto generatore d'imposta, che comporta l'imposizione.

~~4~~3. Gli Stati membri possono anche stabilire che l'imposta sui prodotti energetici e sull'elettricità diventa esigibile quando si constati che non è, o non è più, rispettata una condizione di utilizzazione finale fissata dalla normativa nazionale per poter beneficiare di un livello di imposizione ridotto o dell'esenzione.

~~5~~4. Ai fini dell'applicazione degli articoli ~~5~~2 e ~~6~~7 della ~~direttiva 92/12/CEE~~ direttiva 2008/118/CE, l'elettricità, ~~e~~ il gas naturale ⇨ e l'idrogeno ⇦ sono soggetti ad imposizione e diventano imponibili al momento della fornitura da parte del distributore o del ridistributore. Quando la fornitura per il consumo ha luogo in uno Stato membro in cui il distributore o ridistributore non ha sede, l'imposta degli Stati membri di fornitura è imputata a una società che deve essere registrata nello Stato membro di fornitura. In ogni caso, l'imposta è riscossa e percepita in conformità alle procedure previste da ciascuno Stato membro.

⇩ nuovo

Ai fini del primo comma, gli impianti di stoccaggio di elettricità e i trasformatori di elettricità possono essere considerati ridistributori quando forniscono elettricità.

🡻 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

In deroga al primo comma, gli Stati membri hanno il diritto di determinare il fatto generatore d'imposta quando non vi sono connessioni tra i loro gasdotti e quelli di altri Stati membri.

Un'entità che produce elettricità per uso proprio è considerata un distributore. ~~Nonostante~~ Fatto salvo l'articolo ~~14, paragrafo 1, lettera a)~~ ⌦ 13 ⌫, gli Stati membri possono esonerare i piccoli produttori di elettricità purché tassino i prodotti energetici utilizzati per la produzione di tale elettricità.

Ai fini dell'applicazione degli articoli ~~5~~2 e ~~6~~7 della ~~direttiva 92/12/CEE~~ ⌦ direttiva 2008/118/CE ⌫ , il carbone, il coke, ~~e~~ la lignite ⇨ e i prodotti di cui ai codici NC 2703, 4401 e 4402 ⇦ sono soggetti ad imposta e diventano tassabili al momento della fornitura da parte di società che le autorità competenti hanno registrato a tal fine. Queste ultime possono

autorizzare il produttore, il commerciante, l'importatore o un rappresentante fiscale a sostituire la società registrata per gli obblighi fiscali cui è soggetta. L'imposta è riscossa e percepita in conformità alle procedure previste da ciascuno Stato membro.

~~6~~5. Gli Stati membri non considerano "produzione di prodotti energetici":

a) le operazioni durante le quali sono ottenuti incidentalmente piccoli quantitativi di prodotti energetici;

b) le operazioni per le quali l'utilizzatore di un prodotto energetico ne rende possibile la riutilizzazione nella propria impresa, purché l'imposta già pagata per tale prodotto non sia inferiore a quella dovuta se il prodotto energetico riutilizzato dovesse essere di nuovo soggetto a imposizione;

c) le operazioni consistenti nel miscelare, fuori dello stabilimento di produzione o di un deposito fiscale, prodotti energetici con altri prodotti energetici o altri materiali, purché:

i) l'imposta sui componenti sia stata precedentemente pagata, e

ii) l'importo pagato non sia inferiore a quello dell'imposta applicabile alla miscela.

La prima condizione non si applica se la miscela è esentata per un uso specifico.

Articolo ~~22~~23

In caso di variazione di una o più aliquote di tassazione, le riserve di prodotti energetici già immessi in consumo possono essere assoggettate ad un aumento o ad una riduzione dell'imposizione.

Articolo ~~23~~24

Gli Stati membri possono rimborsare l'imposta già versata sui prodotti energetici contaminati o accidentalmente miscelati, rinviati ad un deposito fiscale per il riciclaggio.

Articolo ~~24~~25

1. Non sono soggetti ad imposta in altri Stati membri i prodotti energetici immessi in consumo in uno Stato membro, contenuti nei serbatoi normali degli autoveicoli commerciali e destinati ad essere utilizzati come carburante da tali veicoli, nonché in contenitori per usi speciali e destinati a essere utilizzati per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di cui gli stessi contenitori sono dotati.

2. Ai fini del presente articolo si intende per: "serbatoi normali"

~~– i serbatoi installati permanentemente dal costruttore su tutti gli autoveicoli dello stesso tipo del veicolo considerato e la cui sistemazione permanente consente l'utilizzazione diretta del carburante sia per la trazione dei veicoli, che, all'occorrenza, per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di refrigerazione o di altri sistemi. Sono parimenti considerati serbatoi normali, i serbatoi di gas installati su veicoli a motore che consentono l'utilizzazione diretta del gas come carburante, nonché i serbatoi adattati agli altri sistemi di cui possono essere dotati i veicoli;~~

~~– i serbatoi installati permanentemente dal costruttore su tutti i contenitori dello stesso tipo del contenitore considerato e la cui sistemazione permanente consente~~

~~l'utilizzazione diretta del carburante per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di refrigerazione e degli altri sistemi di cui sono dotati i contenitori per usi speciali.~~

~~«Contenitore per usi speciali»: qualsiasi contenitore munito di dispositivi particolari, adattati ai sistemi di refrigerazione, ossigenazione, isolamento termico o altro.~~

⇩ nuovo

a) i serbatoi installati permanentemente dal costruttore o da terzi su un veicolo a motore e che, in base ai documenti di immatricolazione o al certificato dell'avvenuto controllo tecnico del veicolo stesso, rispondono ai requisiti tecnici e di sicurezza applicabili e la cui sistemazione permanente consente l'utilizzazione diretta del carburante sia per la trazione dei veicoli, che, all'occorrenza, per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di refrigerazione o di altri sistemi, compresi i serbatoi di gas installati su veicoli a motore che consentono l'utilizzazione diretta del gas come carburante, nonché i serbatoi adattati agli altri sistemi di cui possono essere dotati i veicoli;

b) i serbatoi installati permanentemente dal costruttore o da terzi su un contenitore per usi speciali che, in base ai documenti di immatricolazione del contenitore stesso, rispondono ai requisiti tecnici e di sicurezza applicabili e la cui sistemazione permanente consente l'utilizzazione diretta del carburante per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di refrigerazione e degli altri sistemi di cui sono dotati i contenitori per usi speciali.

Ai fini del presente articolo, per "contenitore per usi speciali" si intende qualsiasi contenitore munito di dispositivi particolari, adattati ai sistemi di refrigerazione, ossigenazione, isolamento termico o altro.

🡻 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~25~~26

1. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai livelli di tassazione che applicano ai prodotti di cui all'articolo 2, al 1° gennaio di ogni anno e in occasione di qualsiasi modifica della normativa nazionale in materia ⇨ , nonché ai relativi volumi ⇦ .

2. Se i livelli di tassazione applicati dagli Stati membri sono espressi in unità di misura diverse da ~~quelle~~ ⌦ quella ⌫ indicat~~e~~a per ogni prodotto negli articoli da 7 a 10, gli Stati membri notificano anche i livelli d'imposizione corrispondenti risultanti dalla conversione in tali unità.

Articolo ~~26~~27

1. Gli Stati membri informano la Commissione dei provvedimenti adottati conformemente ~~all'articolo 5, all'articolo 14, paragrafo 2 ed~~ agli articoli ⌦ da13 a 18 ⌫ ~~15 e 17~~.

2. I provvedimenti di esenzione o riduzione fiscale, differenziazione delle aliquote e rimborso d'imposta ai sensi della presente direttiva possono configurarsi come aiuti di Stato e, in tal caso, sono da notificare alla Commissione, conformemente all'articolo ~~88~~ ⌦ 108 ⌫ , paragrafo 3, del trattato ⌦ sul funzionamento dell'Unione europea ⌫.

Le informazioni fornite alla Commissione in applicazione della presente direttiva non esonerano gli Stati membri dall'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo ~~88~~ ⌦ 108 ⌫ , paragrafo 3, del trattato ⌦ sul funzionamento dell'Unione europea ⌫.

~~3. L'obbligo, sancito al paragrafo 1 del presente articolo, d'informare la Commissione in merito ai provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 5 della presente direttiva, non esonera gli Stati membri dagli obblighi di notifica derivanti dalle disposizioni della direttiva 83/189/CEE.~~

Articolo ~~27~~28

1. La Commissione è assistita dal comitato delle accise istituito dall'articolo ~~24, paragrafo 2~~43 della ~~direttiva 92/12/CEE~~direttiva 2008/118/CE. ⇨ Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇦

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica~~no gli~~ l'articol~~i~~ o 5 ~~e 7 della decisione 1999/468/CE~~ del regolamento (UE) n. 182/2011[51] .

~~Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.~~

~~3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.~~

⇩ nuovo

Articolo 29

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 8, e all'articolo 5, paragrafo 2, è conferito alla Commissione a tempo indeterminato a decorrere dal 1° gennaio 2023.

3. La delega di potere di cui all'articolo 2, paragrafo 8, e all'articolo 5, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016[52].

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà notifica al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 8, e dell'articolo 5, paragrafo 2, entra in vigore solo se il Consiglio non ha sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato notificato al Consiglio stesso o se, prima della scadenza di tale termine, il Consiglio ha informato la Commissione che non intende sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Consiglio.

---

[51] Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

[52] GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

7. Il Parlamento europeo è informato dell'adozione degli atti delegati da parte della Commissione, di qualsiasi obiezione mossa agli stessi o della revoca della delega di poteri da parte del Consiglio.

↓ 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~28~~30

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, ⌦ entro il ⌫ ⇨ [31 dicembre 2022] ⇦, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ⌦ all'articolo 1, paragrafo 2, all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da b) a o), all'articolo 2, paragrafo 3, secondo, terzo e quarto comma, all'articolo 2, paragrafi da 4 a 8, agli articoli 3, 5 e 7, all'articolo 8, paragrafo 1, all'articolo 9, paragrafo 1, agli articoli 13, 14 e 15, all'articolo 16, lettera b), ultima frase, all'articolo 16, lettere c), d) ed e), agli articoli 17, 18 e 19, all'articolo 21, paragrafo 1, lettera b), all'articolo 21, paragrafo 1, lettera d), all'articolo 21, paragrafo 1, lettere da i) a m), all'articolo 21, paragrafo 1, secondo comma, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 1, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 25, paragrafo 2, all'articolo 26, paragrafo 1, agli articoli 28, 29, 30 e 31 e all'allegato I ⌫ ~~alla presente direttiva, entro il 31 dicembre 2003~~. Essi ~~ne informano immediatamente la Commissione~~ ⌦ comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni ⌫.

~~2.~~Essi applicano tali disposizioni dal ⇨ [1° gennaio 2023] ⇦ ~~1° gennaio 2004, ad eccezione delle disposizioni di cui all'articolo 16 e all'articolo 18, paragrafo 1, che possono essere applicate dagli Stati membri dal 1° gennaio 2003~~.

~~3.~~Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. ⌦ Esse recano altresì un'indicazione da cui risulti che i riferimenti alla[e] direttiva[e] abrogata[e] dalla presente direttiva, contenuti in disposizioni legislative, regolamentari e amministrative previgenti, devono intendersi come riferimenti fatti alla presente direttiva. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione ⌫ sono stabilite dagli Stati membri.

~~4~~2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

~~*Articolo 29*~~

~~Il Consiglio, agendo sulla base di una relazione ed eventualmente su proposta della Commissione, esamina periodicamente le esenzioni e le riduzioni, nonché i livelli minimi di imposizione prescritti nella presente direttiva e, deliberando all'unanimità, previa consultazione del Parlamento europeo, adotta le misure necessarie. La relazione della Commissione e l'esame del Consiglio tengono conto del corretto funzionamento del mercato interno, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e degli obiettivi del trattato in generale.~~

⇩ nuovo

Articolo 31

Ogni cinque anni, e per la prima volta cinque anni dopo il 1º gennaio 2023, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Nella relazione la Commissione esamina, tra l'altro, il livello minimo di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, delle riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione tiene conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.

🡻 2003/96/CE (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~30~~32

~~Nonostante l'articolo 28, paragrafo 2,~~ ~~le~~La direttiv~~e~~ ⌦ a ⌫ 2003/96/CE ~~92/81/CEE e 92/82/CEE~~ ⌦ , come modificata dagli atti elencati nell'allegato II, parte A, ⌫ ~~sono~~ ⌦ è ⌫ abrogat~~e~~a ⌦ a decorrere ⌫ dal ⇨ 1° gennaio 2023 ⇦ ~~31 dicembre 2003~~, ⌦ fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno e alle date di applicazione delle direttive di cui all'allegato II, parte B ⌫ .

🡻 2004/75/CE art. 1, par. 2, modificato da rettifica, GU L 195 del 2.6.2004, pag. 31 (adattato).

I riferimenti alle direttive abrogate ~~vanno interpretati come~~ ⌦ si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III ⌫ .

🡻 2003/96/CE (adattato)

Articolo ~~31~~33

La presente direttiva entra in vigore il ⌦ ventesimo ⌫ giorno ⌦ successivo alla ⌫ ~~della sua~~pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⌦ L'articolo 1, paragrafo 1, l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), l'articolo 2, paragrafo 2, l'articolo 2, paragrafo 3, primo comma, gli articoli 4 e 6, l'articolo 8, paragrafo 2, gli articoli 10, 11 e 12, l'articolo 16, lettere a) e b), l'articolo 20, l'articolo 21, paragrafo 1, lettera a), l'articolo 21, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 21, paragrafo 1, lettere da e) a h), l'articolo 21, paragrafo 1, lettera n), l'articolo 21, paragrafo 3, l'articolo 22, paragrafi 2 e 3, l'articolo 22, paragrafo 5, gli articoli 23 e 24, l'articolo 25, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 2, e l'articolo 27, che non sono modificati rispetto alla direttiva abrogata, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2023. ⌫

Articolo ~~32~~34

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*