COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Danimarca ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta in conformità dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

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

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa direttiva, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

Scopo della presente proposta è autorizzare la Danimarca ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto (di seguito denominata "energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'esenzione è volta a fornire un incentivo economico per promuovere l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città portuali e migliorare la qualità dell'aria locale a vantaggio della salute degli abitanti.

L'obiettivo della misura che dovrà essere applicata dalla Danimarca è ridurre l'impatto ambientale del trasporto marittimo.

La richiesta e il suo contesto generale

Con lettera datata 2 luglio 2014 le autorità danesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare una riduzione di imposta all'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto. Su richiesta della Commissione la Danimarca ha trasmesso informazioni aggiuntive il 13 novembre 2014 e il 23 febbraio 2015. Con la misura richiesta la Danimarca intende incentivare l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra, ritenuta un'alternativa meno inquinante rispetto alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto.

Le autorità danesi hanno intenzione di applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta di 4 DKK (circa 0,54 EUR) ([1]) per MWh che è superiore all'aliquota minima di imposta sull'energia elettrica prevista dalla direttiva 2003/96/CE. L'attuale aliquota nazionale sull'energia elettrica per uso commerciale è pari a 878 DKK ([2]) (circa 117,95 EUR) per MWh che corrisponde all'aliquota nazionale di imposta sull'energia elettrica per uso non commerciale.

D'altro canto, l'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia impone agli Stati membri di esentare dalla tassazione i prodotti energetici utilizzati come carburante per la navigazione nelle acque dell'Unione europea, diversa dalla navigazione delle imbarcazioni private da diporto. Tale esenzione riguarda anche i prodotti energetici utilizzati per produrre elettricità a bordo delle navi ormeggiate in porto. Gli Stati membri possono inoltre esentare i prodotti energetici utilizzati dalle imbarcazioni (diverse da quelle di diporto) per la navigazione sulle vie navigabili interne, secondo quanto disposto dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera f, della direttiva di cui sopra, che riguarda anche l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni. Tuttavia quest'ultima disposizione non riguarda la richiesta della Danimarca, che, al momento, non dispone di vie navigabili interne.

([1]) Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 1° ottobre 2014 (1 EUR = 7,4437 DKK). Cfr. GU C 344 del 2.10.2014.

([2]) Il livello di tassazione dell'elettricità è quello applicabile nel gennaio 2015 (cfr. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Di conseguenza, nella maggior parte dei casi, il sistema di imposizione basato sulla direttiva sulla tassazione dell'energia non incide sui costi per la produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, anche se tale produzione potrebbe avere effetti negativi sulla salute e l'ambiente a causa del deterioramento della qualità dell'aria e dell'aumento dei livelli di rumore nei porti.

La Danimarca applicherà l'aliquota di imposta ridotta a tutte le forniture di energia elettrica proveniente da impianti di terra di almeno 380 volt destinata a navi per la navigazione mercantile di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate. Le autorità danesi sostengono che anche con queste restrizioni alla portata della misura, la riduzione di imposta si applicherà alla stragrande maggioranza delle navi impiegate nel traffico internazionale e delle grandi navi impiegate nel traffico nazionale. Si ritiene che tali navi siano responsabili della maggior parte delle emissioni causate dal funzionamento dei motori ausiliari a bordo mentre sono ormeggiate in porto.

Le autorità danesi hanno informato la Commissione che prevedono che la riduzione dell'imposta comporterà una spesa fiscale annua di circa 15 milioni di DKK (2 milioni di EUR). Questa ipotesi si fonda sul consumo di energia elettrica stimato delle navi da crociera e da carico nei porti danesi nel 2008 che era dell'ordine di 33 000 MWh (di cui 17 000 utilizzati nelle navi da crociera). Per questi calcoli si parte dal presupposto che il consumo non sia cambiato nel frattempo e che non tutte le navi utilizzeranno energia elettrica erogata da impianti di terra in futuro. Le autorità danesi precisano che questa stima va considerata con cautela, poiché si tratta di un nuovo sistema per la Danimarca, e non è possibile effettuare un confronto con sistemi analoghi. Attualmente i porti in Danimarca non sono dotati di impianti di terra per l'energia elettrica. Inoltre, le navi saranno libere di scegliere se acquistare energia elettrica erogata da impianti di terra.

Le autorità danesi riconoscono che la misura costituisce un aiuto di Stato a favore dei proprietari delle navi usate per la navigazione mercantile, che può essere considerato un aiuto oggetto di esenzione per categoria ai sensi dell'articolo 44 del regolamento 651/2014/UE della Commissione ([3]).

Le autorità danesi hanno chiesto che l'autorizzazione venga accordata per un periodo di sei anni, ossia il periodo massimo di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

La Danimarca ritiene che la misura sia conforme alla raccomandazione 2006/339/CE della Commissione finalizzata a promuovere l'utilizzo di energia elettrica erogata da impianti di terra per le navi ormeggiate nei porti dell'Unione europea ([4]) nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"([5]). Va notato a tale riguardo che a partire da giugno 2011 gli Stati membri sono soggetti all'obbligo incondizionato di rispettare norme di qualità dell'aria per determinati inquinanti come il materiale particolato ([6]). Per osservare questo obbligo essi sono tenuti a trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto, ove necessario,

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

([4]) Raccomandazione 2006/339/CE della Commissione, dell'8 maggio 2006, finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari (GU L 125 del 12.5.2006).

([5]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, COM(2009) 8 definitivo del 21 gennaio 2009.

([6]) Cfr. la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008).

ed è prevedibile che nei porti che presentano questi problemi l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra sarà incoraggiato nell'ambito della strategia generale per migliorare la qualità dell'aria.

Riducendo l'aliquota di imposta la Danimarca intende incentivare gli operatori navali a utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalle navi ormeggiate in porto, nonché le emissioni di CO_2. L'applicazione dell'aliquota di imposta ridotta rafforzerebbe la competitività dell'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto ai combustibili bunker per uso a bordo, del tutto esenti da imposta.

Disposizioni vigenti nel settore della proposta

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1, lettera c).

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

Considerazioni politiche specifiche

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

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

Riducendo l'aliquota, le autorità danesi mirano a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate nei porti che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale. La Danimarca ha sottolineato che la Commissione ha di fatto già raccomandato l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra quale alternativa alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi per l'ambiente ([7]). Senza la misura, l'energia elettrica fornita alle navi ormeggiate in porto sarebbe tassata a 878 DKK (circa 117,95 EUR) per MWh. L'esenzione richiesta si tradurrebbe in un ulteriore incentivo all'utilizzo di questa tecnologia, pari a 874 DKK o circa 117,41 EUR/MWh, e contribuirebbe quindi all'obiettivo strategico indicato.

Riguardo alla natura dell'obiettivo strategico perseguito, la Commissione ricorda che la promozione dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è di fatto un obiettivo strategico comune cui dovrebbe mirare l'intera Unione. Lo si afferma chiaramente nella comunicazione della Commissione su una politica marittima integrata ([8]) e nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che l'accompagna ([9]). Nella sua proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, la Commissione ha suggerito di esonerare dalla tassazione l'energia elettrica erogata da impianti di terra fornita alle imbarcazioni ormeggiate in porto ([10]).

Tuttavia la proposta della Commissione non è stata adottata dal Consiglio e nel 2015 la Commissione l'ha ritirata ([11]). Allo stato attuale l'unica possibilità di introdurre un'agevolazione fiscale per questo tipo di energia è offerta dall'articolo 19. Tale articolo si

([7]) Cfr. nota 4.
([8]) COM(2007) 575 definitivo del 10 ottobre 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 final del 10 ottobre 2007.
([10]) COM(2011) 169 definitivo del 13 aprile 2011.
([11]) GU C 80 del 7.3.2015, pag. 17.

propone di rispondere alle circostanze specifiche di ogni Stato membro non riprese nella direttiva stessa. Una deroga ai sensi dell'articolo 19 che persegua l'obiettivo strategico di promuovere l'energia elettrica erogata da impianti di terra può pertanto essere concessa unicamente a titolo di misura transitoria prima che il Consiglio tenga conto di detto obiettivo nel quadro della revisione della direttiva 2003/96/CE.

Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica ambientale dell'UE. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo di combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. È inoltre probabile che la misura permetta di ridurre le emissioni di CO_2, dal momento che la maggiore efficienza del sistema e i diversi combustibili usati fanno sì che il mix di energia elettrica dalla rete terrestre abbia un'intensità di carbonio inferiore a quella dell'energia elettrica prodotta a bordo con combustibili bunker. Va notato a questo proposito che nella zona di mercato in questione il mix di energia elettrica medio presenta un'intensità di carbonio notevolmente inferiore alla media dell'Unione. Sebbene l'intensità di carbonio delle forniture elettriche supplementari sia generalmente superiore a quella del mix di energia elettrica medio e dipenda fortemente dall'ora del giorno in cui ha luogo la domanda, la misura dovrebbe comportare comunque riduzioni relativamente significative delle emissioni di CO_2 ([12]).

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi ([13]) che affronta la questione dell'installazione di impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica nei porti ove esista una domanda per tali impianti e i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.

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

([12]) La quota combinata di energia da fonti rinnovabili contenuta nel mix di energia elettrica "NordPool" per il 2012 era pari al 69,8% (cfr. «http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf»). Sia l'energia nucleare sia quella idraulica, che rappresenta la maggior parte della produzione di energia da fonti rinnovabili nel NordPool in generale, sono usate principalmente come carico di base, mentre il carico di picco presenta in media una maggiore intensità di carbonio. Va ricordato che il mix energetico della Danimarca nel 2012 era composto da energia termica per circa il 42% della produzione di energia elettrica, mentre l'energia eolica costituisce una parte in costante crescita dell'approvvigionamento energetico.

([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.)

inquinante costituita dall'energia elettrica erogata da impianti di terra e permettere alla Danimarca di applicare l'aliquota di imposta ridotta.

Mercato interno e concorrenza leale

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

Riguardo alla concorrenza tra operatori di navi, va ricordato innanzitutto che sono molto poche le navi che fanno attualmente uso di energia elettrica erogata da impianti di terra su base commerciale. Si assisterebbe pertanto a significative distorsioni della concorrenza solo tra le navi che abbiano optato per l'elettricità erogata da impianti di terra, beneficiando quindi della misura richiesta, e quelle che invece continuano ad utilizzare l'elettricità prodotta a bordo. Sebbene sia molto difficile fare previsioni accurate dei costi che dipendono in ampia misura dalle fluttuazioni del prezzo del greggio, le più recenti valutazioni disponibili indicano che, nell'insieme, neanche la piena esenzione fiscale ridurrebbe, nella maggior parte dei casi, i costi operativi dell'energia elettrica erogata da impianti di terra a livelli inferiori ai costi di produzione a bordo ([14]) e pertanto non costituirebbe in alcun caso un significativo vantaggio concorrenziale per gli operatori di navi che usano l'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto agli operatori di navi che utilizzano energia elettrica generata a bordo. Nel caso in questione, una significativa distorsione del tipo sopra indicato è ancora meno probabile dal momento che la Danimarca rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE per l'elettricità per uso commerciale. Inoltre, la Danimarca intende limitare l'agevolazione fiscale alle navi di stazza lorda totale di almeno 400 tonnellate e alle forniture di elettricità erogata da impianti di terra di almeno 380 volt. La misura è destinata alle navi che producono a bordo quantità significative di energia elettrica, limitando in questo modo il numero totale di beneficiari. I valori di soglia sono stati fissati a un livello relativamente basso. Al contrario, si può ragionevolmente supporre che a causa dei valori di soglia a beneficiare dell'agevolazione fiscale siano non tanto le navi danesi quanto quelle di altri paesi dell'UE e che, in ogni caso, i valori di soglia non determinerebbero un trattamento fiscale più vantaggioso per gli operatori economici nazionali rispetto ai loro concorrenti di altri Stati membri dell'UE.

In merito alla concorrenza tra porti, le autorità danesi hanno dichiarato che ritengono trascurabile l'eventuale impatto sugli scambi commerciali tra gli Stati membri che potrebbe derivare da un possibile cambio di rotta da parte delle navi per poter utilizzare elettricità erogata da impianti di terra cui sia applicata un'aliquota di imposta ridotta. In una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'energia elettrica erogata da impianti di terra diventi, almeno a breve termine, più economica di quella prodotta a bordo nonostante la riduzione fiscale, è altrettanto improbabile che la riduzione dell'aliquota d'imposta dia luogo a distorsioni significative della concorrenza tra i porti inducendo le navi a modificare la loro rotta in funzione della disponibilità di questo tipo di energia.

Il periodo per il quale si propone di autorizzare l'applicazione dell'aliquota d'imposta ridotta non è dissimile dall'intervallo temporale di otto anni indicato nella proposta della Commissione per l'esenzione fiscale dell'energia elettrica erogata da impianti di terra.

([14]) Cfr. Commissione europea — Direzione generale Ambiente, "Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. L'analisi dei costi è stata effettuata per i porti di Göteborg (Svezia), Juneau e Long Beach (Stati Uniti).

È improbabile che l'analisi svolta nei due paragrafi precedenti cambi prima della data di scadenza della misura.

Periodo di applicazione della misura e sviluppo del quadro fiscale dell'UE in materia di energia

In teoria, il periodo di applicazione della deroga dovrebbe essere abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori portuali dall'effettuare i necessari investimenti. Va osservato che l'entità della misura in questione è limitata rispetto alla proposta della Commissione di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, che prevede un'esenzione obbligatoria per l'energia elettrica erogata da impianti di terra per un periodo di otto anni dalla sua entrata in vigore. La deroga non dovrebbe tuttavia compromettere i futuri sviluppi del vigente quadro giuridico e dovrebbe tener conto dell'eventuale adozione da parte del Consiglio di un atto giuridico basato sulla proposta di modifica della direttiva sulla tassazione dell'energia presentata dalla Commissione. Considerate le circostanze, sembra adeguato concedere l'autorizzazione richiesta per il periodo massimo di sei anni consentito dalla direttiva, fatta salva l'entrata in vigore di disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista. Questo lasso di tempo fornirà la certezza giuridica agli operatori portuali e di navi che devono pianificare i propri investimenti negli impianti di terra per l'erogazione di energia elettrica o nelle apparecchiature di bordo.

Norme in materia di aiuti di Stato

In base al tasso di cambio vigente al 1° ottobre 2014 pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ([15]), l'aliquota fiscale ridotta di 4 DKK per MWh prevista dalle autorità danesi è superiore all'aliquota minima di imposta dell'UE sull'energia elettrica per uso commerciale di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE. La misura sembra perciò rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, che stabilisce le condizioni alle quali gli aiuti sotto forma di sgravi da imposte ambientali a norma della direttiva 2003/96/CE possono essere esonerati dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato. Non è possibile tuttavia stabilire, in questa fase, se tutte le condizioni di cui al presente regolamento siano soddisfatte e la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio non pregiudica l'obbligo degli Stati membri di garantire la conformità con le norme in materia di aiuti di Stato e in particolare, nel caso di aiuti esentati, con il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

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

Ricorso al parere di esperti

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

Valutazione d'impatto

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

([15]) Cfr. nota 1.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Principio di sussidiarietà

.

Il settore della tassazione indiretta di cui all'articolo 113 del TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 del TFUE. Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, il Consiglio gode di una competenza esclusiva, in quanto strumento di diritto derivato, per autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza, il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. In ogni caso, dato che il presente atto non è un progetto di atto legislativo, non dovrebbe essere trasmesso ai parlamenti nazionali ai sensi del protocollo n. 2 dei trattati per l'esame della conformità al principio di sussidiarietà.

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale si limita a quanto necessario per raggiungere l'obiettivo in questione (cfr. le considerazioni di cui sopra concernenti gli aspetti relativi al mercato interno e alla concorrenza leale).

Scelta dello strumento

Strumento proposto: decisione di esecuzione del Consiglio.

L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

2015/0106 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Danimarca ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta in conformità dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità ([1]), in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Con lettera del 2 luglio 2014 la Danimarca ha chiesto l'autorizzazione ad applicare all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra") una riduzione dell'aliquota della tariffa elettrica, in conformità all'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE. Su richiesta della Commissione, la Danimarca ha trasmesso informazioni aggiuntive il 13 novembre 2014 e il 23 febbraio 2015.

(2) Con la riduzione di imposta che intende applicare, la Danimarca mira a promuovere l'utilizzo dell'elettricità erogata da impianti di terra. L'uso di questo tipo di energia elettrica è considerato, sotto il profilo ambientale, una modalità meno dannosa per soddisfare il fabbisogno di energia elettrica delle navi ormeggiate nei porti, rispetto al consumo di combustibili bunker.

(3) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker da parte delle navi ormeggiate, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. Viste le condizioni specifiche che caratterizzano la struttura produttiva della regione interessata, ossia il mercato nordico dell'energia elettrica di cui fanno parte Danimarca, Finlandia, Svezia e Norvegia, l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra al posto di quella generata da combustibili bunker dovrebbe inoltre permettere di ridurre le emissioni di CO_2. Si prevede pertanto che la misura contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.

(4) La Danimarca ha richiesto esplicitamente che la riduzione fiscale non si applichi all'energia elettrica fornita direttamente alle imbarcazioni private da diporto ormeggiate in un porto.

(5) La concessione dell'autorizzazione alla Danimarca ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra non eccede quanto è necessario

([1]) GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo di energia elettrica continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, e visto che la tecnologia non è attualmente disponibile in Danimarca, è poco probabile che durante la sua vigenza la misura determini significative distorsioni della concorrenza: pertanto essa non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

(6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ogni autorizzazione concessa a norma di detta disposizione deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Al fine di garantire che la durata dell'autorizzazione sia sufficientemente lunga da non scoraggiare gli operatori portuali dall'effettuare gli investimenti necessari, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di sei anni, fatta salva tuttavia l'entrata in vigore di disposizioni generali in materia, che possono essere adottate ai sensi dell'articolo 113 del TFUE, prima della scadenza anticipata del periodo di autorizzazione.

(7) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Si autorizza la Danimarca ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

La decisione cessa di applicarsi dopo sei anni.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 del TFUE, dovesse stabilire disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra, la presente decisione cessa di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle disposizioni in questione.

Articolo 3

Il Regno di Danimarca è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente