COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'Unione è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità[1] ("la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

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

In virtù della decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio, del 7 ottobre 2020[2] (preceduta dalla decisione di esecuzione 2014/722/UE del Consiglio[3] del 14 ottobre 2014 e dalla decisione di esecuzione 2011/445/UE del Consiglio[4] del 12 luglio 2011), la Germania è già stata autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto[5] ("energia elettrica erogata da impianti di terra").

L'obiettivo della presente proposta è prorogare tale autorizzazione come richiesto dalla Germania, dato che la deroga in vigore è scaduta il 31 dicembre 2025.

Con lettera del 26 agosto 2025 le autorità tedesche hanno informato la Commissione in merito alla loro intenzione di prorogare la misura attuale fino al 31 dicembre 2029. Informazioni complementari sono state inviate con lettera del 23 gennaio 2026.

La Germania chiede il rinnovo dell'autorizzazione ad applicare un'aliquota di imposta ridotta pari a 0,50 EUR/MWh all'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi[6] che operano esclusivamente a fini commerciali nei mari e nelle acque interne dell'Unione (compresa la pesca)[7]. Detta aliquota è pari all'aliquota minima di imposta sull'energia elettrica per uso commerciale prevista dalla direttiva.

---

1 GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj.

2 Decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 331 del 12.10.2020, pag. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) in collegamento con la rettifica della decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio, del 12 ottobre 2020, che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 342 del 16.10.2020, pag. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

3 GU L 300 del 18.10.2014, pag. 55.

4 GU L 191 del 22.7.2011, pag. 22.

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

6 Nella richiesta sono indicate tutte le navi, le imbarcazioni e le strutture galleggianti dotate di motore di cui al capitolo 89 della nomenclatura combinata.

7 Come specificato nel diritto nazionale, la misura non si applica all'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi durante la loro permanenza in un cantiere navale.

Il periodo di validità richiesto si estende dal 1º gennaio 2026 al 31 dicembre 2029, è in continuità con l'attuale deroga e rientra nel periodo massimo consentito dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

Tale riduzione intende continuare a incentivare economicamente l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città portuali, migliorare la qualità dell'aria locale e ridurre il rumore a vantaggio della salute degli abitanti.

La misura che sarà applicata dalla Germania si pone anche l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto per vie navigabili.

Con la misura richiesta la Germania intende continuare a offrire un incentivo all'utilizzo di elettricità erogata da impianti di terra, che è considerata un'alternativa meno inquinante rispetto alla generazione di elettricità a bordo delle navi ormeggiate nei porti. Come indicato nella richiesta, l'aliquota normale di imposta sull'elettricità in Germania è pari a 20,50 EUR/MWh. La riduzione fiscale ammonta attualmente a 20,00 EUR/MWh. Ciò significa che ai beneficiari sono addebitati 0,50 EUR/MWh, l'aliquota minima dell'UE per l'energia elettrica applicabile ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia (come specificato all'articolo 10, paragrafo 1, e alla tabella C dell'allegato I, per uso commerciale). La Germania consente la concessione dell'agevolazione fiscale sotto forma di una riduzione dell'aliquota di imposta sulla fornitura (previa autorizzazione) o di un rimborso fiscale.

D'altro canto, secondo l'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri sono tenuti a esentare i prodotti energetici utilizzati per produrre elettricità a bordo delle navi ormeggiate nei porti. Possono concedere l'esenzione anche se si produce elettricità a bordo delle imbarcazioni per la navigazione sulle vie navigabili interne ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva. La Germania ha confermato il recepimento di quest'ultima esenzione facoltativa.

Le autorità tedesche hanno comunicato che la riduzione fiscale si applica a tutte le navi diverse dalle imbarcazioni private da diporto, il che significa che tutte le navi adibite alla navigazione commerciale, indipendentemente dalle dimensioni o dalla bandiera, possono beneficiare della riduzione d'imposta. Non vi è tuttavia alcun obbligo per le navi di utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Come indicato nella richiesta, nel 2024 complessivamente 28 società hanno chiesto lo sgravio fiscale. Anche la marina federale tedesca è alimentata con energia elettrica erogata da impianti di terra in otto siti. In Germania esistono oltre 400 impianti di terra per la fornitura di energia elettrica, fissi o mobili, presso i posti d'ormeggio nei porti marittimi e interni. Sono inoltre stati pianificati, o sono in costruzione, impianti di terra (supplementari) in 50 porti marittimi e interni.

Per stimare le spese fiscali dovute alla misura le autorità tedesche hanno calcolato la perdita di gettito fiscale sulla base della quantità di energia elettrica consumata nell'ambito dell'agevolazione e dell'importo della stessa. Lo sgravio fiscale ammonta attualmente a 20,00 EUR/MWh (l'aliquota normale, come indicato in precedenza, è pari a 20,50 EUR/MWh).

Nel 2024 circa 74 100 MWh di energia elettrica sono stati forniti con un'aliquota agevolata o hanno beneficiato di sgravi fiscali. Ciò ha comportato una perdita di gettito fiscale per il 2024 pari a circa 1,48 milioni di EUR.

La Germania ha chiesto che l'autorizzazione sia concessa fino al 31 dicembre 2029, a decorrere dal 1º gennaio 2026, senza alcuna interruzione dell'attuale deroga ed entro il termine massimo di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Con la riduzione d'imposta la Germania intende incentivare gli operatori di navi a utilizzare l'energia elettrica erogata da impianti di terra al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalla combustione dei carburanti a bordo delle navi ormeggiate in porto, nonché le emissioni di CO_2. L'applicazione di un'aliquota di imposta ridotta rafforza la competitività dell'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto all'uso di combustibili bunker a bordo, che è esente dalle accise energetiche.

Le autorità tedesche ritengono che il regime rispetti le condizioni di cui all'articolo 44 del 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[8]. Le autorità tedesche non hanno pertanto notificato formalmente il regime alla Commissione, ma il 1º luglio 2024[9] hanno invece trasmesso le informazioni sintetiche relative al regime tramite il sistema di notifica elettronica della Commissione nell'ambito dell'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

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

La tassazione dell'elettricità è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE, in particolare dall'articolo 10. L'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), prevede l'esenzione fiscale obbligatoria per l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni. Gli articoli 5, 15 e 17 prevedono la possibilità per gli Stati membri di applicare differenziazioni d'imposta, comprese esenzioni e riduzioni, per determinati usi dell'elettricità. Tali disposizioni non prevedono tuttavia la tassazione ridotta dell'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia

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

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

Riducendo l'aliquota, le autorità tedesche intendono continuare 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 e a ridurre il rumore.

---

8 GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1.

9 Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll], informazioni sintetiche trasmesse alla Commissione tramite il sistema di notifica elettronica della Commissione il 1º luglio 2024, https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829.

La Commissione ha già raccomandato l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra quale alternativa alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone così i vantaggi per l'ambiente[10].

Attualmente l'aliquota normale per l'energia elettrica è pari a 20,50 EUR/MWh, mentre l'agevolazione fiscale è pari a 20,00 EUR/MWh. Ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia, i beneficiari sono pertanto soggetti all'aliquota minima dell'UE per l'energia elettrica pari a 0,50 EUR/MWh. È pertanto possibile continuare a contribuire all'obiettivo strategico dichiarato.

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

La Germania ha chiesto che la misura si applichi per una durata compresa nel periodo massimo consentito dall'articolo 19, paragrafo 2, ossia quattro anni. In linea di principio la misura deve rimanere in vigore per un periodo sufficientemente lungo per avere un impatto positivo sulle decisioni di investimento in impianti di terra per la fornitura di energia elettrica da parte degli operatori portuali e in attrezzature di bordo da parte degli operatori navali.

Tuttavia la deroga non dovrebbe compromettere i futuri sviluppi del vigente quadro giuridico e dovrebbe tener conto della revisione in corso della direttiva sulla tassazione dell'energia e della possibile adozione da parte del Consiglio di un atto giuridico basato sulla proposta di rifusione della direttiva sulla tassazione dell'energia presentata dalla Commissione[11].

In particolare, nell'ambito della proposta di rifusione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, la Commissione ha fra l'altro previsto che tutti gli Stati membri possano applicare esenzioni, anche parziali, o riduzioni, del livello di tassazione dell'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto, al fine di incentivarne l'uso e lo sviluppo.

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

Norme sugli aiuti di Stato

L'aliquota d'imposta ridotta di 0,50 EUR/MWh prevista dalle autorità tedesche è pari al livello minimo di tassazione dell'UE applicabile all'elettricità per uso commerciale di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

L'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione 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.

---

[10] 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).

[11] COM(2021) 563 final: proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione).

Le autorità tedesche comunicano che il regime attuale e i regimi precedenti soddisfano le condizioni di cui all'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione. Il regime non è stato pertanto notificato alla Commissione. Il 1º luglio 2024 la Germania ha tuttavia trasmesso informazioni sintetiche tramite il sistema di notifica elettronica della Commissione, come previsto dall'articolo 11 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

La proposta di una decisione di esecuzione del Consiglio lascia impregiudicato l'obbligo dello Stato membro di rispettare la normativa sugli aiuti di Stato. A norma dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio non pregiudica inoltre l'obbligo dello Stato membro di notificare l'aiuto alla Commissione prima di darvi esecuzione, nel caso in cui il nuovo aiuto non sia coperto dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione.

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

Politica in materia di ambiente e cambiamenti climatici

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica dell'UE in materia di ambiente e cambiamenti climatici. Dal momento che la misura aiuterà a ridurre il consumo di combustibile bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali e a ridurre il rumore. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente[12] stabilisce che gli Stati membri provvedono affinché i livelli di alcuni inquinanti atmosferici siano mantenuti al di sotto dei valori limite, dei valori obiettivo e di altri standard di qualità dell'aria fissati nella direttiva stessa. Ciò significa che gli Stati membri sono tenuti a trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto, ove necessario. È prevedibile che nei porti che presentano questi problemi l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra sia ulteriormente promosso come uno degli aspetti della strategia generale per migliorare la qualità dell'aria. L'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è inoltre incoraggiato dalla direttiva (UE) 2016/802[13] che disciplina il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Prorogando la misura richiesta la Germania intende continuare a offrire un incentivo all'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri come alternativa meno inquinante rispetto alla generazione di elettricità a bordo delle navi ormeggiate nei porti.

Le autorità tedesche sottolineano che l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra al posto dei generatori a bordo può comportare una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici, quali biossido di azoto e di zolfo, particolato fine e metalli pesanti, nonché riduzioni significative dell'inquinamento acustico in alcuni casi. Dato che a partire dal 2030 si applicheranno valori limite più rigorosi per la qualità dell'aria[14], si prevede che l'energia elettrica erogata da impianti di terra assumerà maggiore importanza come misura per ridurre le emissioni.

---

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

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

14 Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, (rifusione) (GU L, 2024/2881, 20.11.2024).

L'uso di collegamenti elettrici a terra non solo ridurrà gli inquinanti atmosferici, il particolato e la fuliggine, ma porterà probabilmente anche a una riduzione delle emissioni di CO_2. Ciò è dovuto al fatto che, grazie alla maggiore efficienza del sistema energetico e alla differenza di combustibili utilizzati, il mix di energia elettrica prodotta dalla rete di terra in Germania ha un'intensità di carbonio inferiore rispetto all'elettricità prodotta a bordo con combustibili bunker.

I dati specifici forniti dal porto di Amburgo per il 2024 suggeriscono la possibilità di realizzare i seguenti risparmi di emissioni acquistando energia elettrica erogata da impianti di terra esclusivamente da fonti energetiche alternative:

– 4 327 g CO_2 t/a,

– 78,9 g SO_x t/a,

– 2,6 g NO_x t/a, e

– 1,2 PM t/a.

Politica energetica

La misura è in linea con il regolamento (UE) 2023/1804, del 13 settembre 2023[15], sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE[16]. Tale regolamento 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. Una misura analoga è stata inoltre valutata in quanto contributo alla realizzazione degli obiettivi delle strategie e della legislazione dell'Unione intese a ridurre l'impronta ambientale dei trasporti marittimi e allo sviluppo di talune attività economiche ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE[17].

Uno dei motivi principali per cui l'energia elettrica erogata da impianti di terra si trova in posizione concorrenziale sfavorevole rispetto all'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porto è riconducibile al fatto che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale. Sia 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, che l'elettricità prodotta a bordo delle navi[18] sono fiscalmente esenti. Sebbene quest'ultima esenzione possa essere considerata difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine pratico. In effetti, la tassazione dell'elettricità prodotta a bordo imporrebbe al proprietario (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore della nave di dichiarare la quantità di energia elettrica consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di elettricità consumata nelle acque territoriali dello Stato membro in cui l'imposta è dovuta. Produrre tale dichiarazione per ogni Stato membro le cui acque territoriali sono interessate rappresenterebbe un onere amministrativo gravoso per i proprietari delle navi. Analoghe considerazioni valgono per la navigazione sulle vie navigabili interne e il trattamento fiscale facoltativo di cui

15 GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1.

16 GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

17 Decisione C(2024) 3934 final della Commissione, del 17 giugno 2024, relativa all'aiuto di Stato SA.105117 (GU C/2024/5376, 3.9.2024).

18 Articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2003/96/CE.

all'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva, attuato dalla Germania. Data l'esenzione della generazione di energia elettrica da combustibili fossili a bordo delle navi, è giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante dell'energia elettrica erogata da impianti di terra consentendo alla Germania di continuare ad applicare un'aliquota di imposta ridotta.

Politica dei trasporti

La misura è conforme alla raccomandazione 2006/339/CE della Commissione finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari[19] nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"[20].

A norma inoltre del regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE[21], a partire dal 2030 le navi classificate come navi da crociera, traghetti e navi portacontainer di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate sono tenute a utilizzare sistemi di alimentazione elettrica da terra, eccetto nel caso in cui sia disponibile una tecnologia a zero emissioni.

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 l'energia prodotta a bordo e l'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Le autorità tedesche osservano che l'agevolazione fiscale per l'energia elettrica erogata da impianti di terra non conferisce alcun vantaggio distorsivo del mercato interno agli operatori di navi che ne beneficiano. La sostituzione dell'energia elettrica erogata da impianti di terra con l'energia elettrica prodotta sulle navi stesse non offre alcun effetto di risparmio. I costi dell'energia elettrica erogata da impianti di terra in Germania sono attualmente superiori ai costi dell'energia elettrica autoprodotta, anche tenendo conto dell'agevolazione fiscale.

L'accesso all'energia elettrica erogata da impianti di terra sarà inoltre disponibile per le navi in questione indipendentemente dalla loro bandiera, ossia non sarà concesso 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, si può prevedere che sarà trascurabile l'eventuale impatto sugli scambi commerciali tra gli Stati membri che potrebbe derivare da un possibile cambio di rotta da parte delle navi per poter utilizzare elettricità erogata da impianti di terra cui sia applicata un'aliquota di imposta ridotta. Come indicato in precedenza, è improbabile che l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra diventi, almeno a breve termine, più economico dell'elettricità prodotta a bordo nonostante la riduzione d'imposta. È pertanto

---

19 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).

20 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 final del 21 gennaio 2009.

21 GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.

improbabile che quest'ultima dia luogo a distorsioni significative della concorrenza tra i porti inducendo le navi a modificare la loro rotta in funzione della disponibilità di questo tipo di energia.

Le autorità tedesche sostengono che siano altri fattori (quali il tipo di nave e carico, i collegamenti con l'entroterra disponibili e altri fattori economici) a determinare la selezione dei porti. La mera disponibilità di energia elettrica erogata da impianti di terra non sembra costituire un fattore decisivo.

Le autorità tedesche sottolineano inoltre che l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è limitato anche a causa dell'assenza di norme tecniche concordate a livello internazionale per il collegamento delle navi alla rete elettrica e, in alcuni casi, della mancanza di capacità di erogazione di energia elettrica da impianti di terra.

Il lasso temporale per il quale si propone di prorogare l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta rende improbabile che l'analisi condotta nei precedenti paragrafi possa cambiare prima della data di scadenza della misura, a meno che non si verifichino significativi mutamenti del quadro e della situazione attuali.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio

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

Il settore della tassazione indiretta di cui all'articolo 113 TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 TFUE.

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

- **Proporzionalità**

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

- **Scelta dell'atto giuridico**

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

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

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

La misura non comporta la valutazione della normativa vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dalla Germania e concerne unicamente questo Stato membro. Non è stata pertanto effettuata una consultazione dei portatori di interessi.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

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

Dalle informazioni di cui sopra, fornite dalla Germania, risulta tuttavia che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale e che l'aliquota di imposta sull'energia elettrica generata da impianti di terra rimarrà comunque al di sopra del livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE. La Germania prevede che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento dei suoi obiettivi ambientali e, in particolare, sul miglioramento della qualità dell'aria locale e sulla riduzione del rumore nelle città portuali.

Più nello specifico l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra al posto dei generatori a bordo può comportare una riduzione delle emissioni di numerosi inquinanti atmosferici, quali biossido di azoto e di zolfo, particolato fine e metalli pesanti, nonché riduzioni significative dell'inquinamento acustico in alcuni casi (come confermato dai riscontri che indicano un calo del numero di denunce dalle città). Dato che a partire dal 2030 si applicheranno valori limite più rigorosi per la qualità dell'aria, si prevede che l'energia elettrica erogata da impianti di terra assumerà maggiore importanza come misura per ridurre le emissioni.

Secondo una stima fatta dalle autorità tedesche delle spese fiscali dovute alla misura, per i prossimi anni si calcola una perdita di 1,3 milioni di EUR l'anno.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione. Si basa su una richiesta presentata dalla Germania e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

5. ALTRI ELEMENTI

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

Non è necessario un piano attuativo. La presente proposta riguarda un'autorizzazione per una riduzione d'imposta concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta. Tale autorizzazione è concessa per un periodo limitato fino al 31 dicembre 2029. L'aliquota d'imposta applicabile sarà pari al livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. La misura può essere valutata in caso di richiesta di proroga al termine del periodo di validità.

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

La proposta non richiede documenti esplicativi riguardanti il recepimento.

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

L'articolo 1 stabilisce che la Germania sarà autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle imbarcazioni ormeggiate nei porti tedeschi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'aliquota d'imposta non deve essere inferiore a 0,50 EUR/MWh, ossia il livello minimo di tassazione dell'elettricità per uso commerciale fissato dalla direttiva. Non sarà possibile fornire elettricità a un'aliquota ridotta alle imbarcazioni private da diporto definite all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

L'articolo 2, paragrafo 1, stabilisce che l'autorizzazione richiesta è concessa a decorrere dal 1° gennaio 2026, in continuità con l'attuale decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio, fino al 31 dicembre 2029, entro il periodo massimo consentito dalla direttiva, come richiesto dalla Germania. Il secondo paragrafo specifica che, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dovesse stabilire disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra che diventano applicabili durante il periodo di autorizzazione di cui al primo paragrafo, la presente decisione cessa di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle disposizioni in questione.

2026/0121 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

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

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[22], in particolare l'articolo 19, paragrafo 1, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Con la decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio[23] la Germania è stata autorizzata ad applicare fino al 31 dicembre 2025 un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.

(2) Con lettera del 26 agosto 2025 la Germania ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare sull'energia elettrica erogata da impianti di terra un'aliquota di imposta ridotta, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Il 23 gennaio 2026 le autorità tedesche hanno inviato una lettera in cui fornivano ulteriori informazioni in merito alla richiesta.

(3) Con la riduzione di imposta che intende applicare, la Germania intende continuare a promuovere l'utilizzo dell'elettricità erogata da impianti di terra. L'uso di tale elettricità è ritenuto un modo meno dannoso per l'ambiente per soddisfare le esigenze in termini di elettricità delle navi ormeggiate in porto rispetto al consumo dei combustibili bunker da parte di tali navi.

(4) Nella misura in cui permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker da parte di navi ormeggiate nei porti, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra migliora la qualità dell'aria nelle zone portuali. Date le condizioni specifiche della struttura della produzione di energia

---

22 GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj.

23 Decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 331 del 12.10.2020, pag. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) in collegamento con la rettifica della decisione di esecuzione (UE) 2020/1436 del Consiglio, del 12 ottobre 2020, che autorizza la Germania ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota di imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 342 del 16.10.2020, pag. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

elettrica in Germania, si prevede inoltre che l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri al posto di quella generata da combustibili bunker contribuirà a ridurre le emissioni di CO_2 e di altri inquinanti atmosferici e l'inquinamento acustico. Si prevede pertanto che continuando ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta all'energia elettrica erogata da impianti di terra si contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.

(5) La concessione alla Germania dell'autorizzazione ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra non eccede quanto è necessario per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione nel mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che, durante il suo periodo di applicazione, detta aliquota d'imposta ridotta determini significative distorsioni della concorrenza e pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

(6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ciascuna autorizzazione concessa a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, di tale di tale direttiva, deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Affinché il periodo di autorizzazione sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori economici interessati dall'effettuare gli investimenti necessari, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo quadriennale. Tuttavia l'autorizzazione dovrebbe cessare di applicarsi dalla data di applicazione di eventuali disposizioni generali sulle agevolazioni fiscali per l'energia elettrica erogata da impianti di terra adottate dal Consiglio ai sensi dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato, qualora tali disposizioni diventino applicabili durante il periodo dell'autorizzazione.

(7) Al fine di garantire la certezza del diritto agli operatori portuali e di navi e di evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo per i distributori e i ridistributori di energia elettrica, derivante da variazioni dell'aliquota fiscale sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, è opportuno garantire che la Germania possa continuare ad applicare senza interruzioni l'attuale riduzione d'imposta per l'energia elettrica erogata da impianti di terra. È pertanto opportuno concedere l'autorizzazione richiesta con effetto a decorrere dal 1º gennaio 2026, così da garantire la continuità con le disposizioni precedenti di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2020/1436.

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Si autorizza la Germania ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), diverse dalle imbarcazioni private da diporto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

La presente decisione si applica dal 1º gennaio 2026 al 31 dicembre 2029.

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

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente