COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Svezia ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto

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 2020/1674/UE del Consiglio, del 29 ottobre 2020[2] (preceduta dalla decisione di esecuzione 2014/725/UE del Consiglio del 14 ottobre2014[3] e dalla decisione di esecuzione 2011/384/UE del Consiglio del 20 giugno 2011[4]), la Svezia 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 Svezia, dato che la deroga in vigore scade il 31 dicembre 2023.

Con lettera del 5 aprile 2023 le autorità svedesi hanno informato la Commissione in merito alla loro intenzione di prorogare la misura attuale fino al 31 dicembre 2027. Le autorità svedesi hanno fornito ulteriori informazioni con lettera del 19 ottobre 2023.

Le autorità svedesi intendono applicare un'aliquota ridotta di 6 SEK (circa 0,552 EUR) ([6]) per MWh dell'imposta sull'elettricità all'energia elettrica erogata da impianti di terra. Al momento della presentazione della richiesta, tale aliquota d'imposta era conforme all'aliquota minima di tassazione dell'elettricità per uso professionale secondo quanto stabilito nella direttiva 2003/96/CE (ossia 0,5 EUR per MWh).

L'articolo 13 della direttiva stabilisce un limite di tolleranza per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro. Tali Stati membri hanno l'obbligo di verificare una volta all'anno che le aliquote d'imposta espresse in moneta nazionale siano conformi alle aliquote minime della direttiva. Per questo esercizio si utilizzano i tassi di cambio pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il primo giorno lavorativo del mese di ottobre. Gli Stati membri hanno la facoltà di mantenere gli importi di tassazione in vigore al momento dell'adeguamento annuale solo qualora la conversione degli importi espressi in euro dia luogo a un aumento del livello

---

1 GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.
2 GU 378 del 12.11.2020, pag. 3.
3 GU L 301 del 21.10.2014, pag. 27.
4 GU L 170 del 30.6.2011, pag. 36.
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 Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 3 ottobre 2022 (1 EUR = 10,8743 SEK). Cfr. GU C 381/4 del 4.10.2022.

di tassazione espresso in moneta nazionale inferiore al 5 % o inferiore a 5 EUR, assumendo il più basso di tali due valori.

Il periodo richiesto di validità della deroga è compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2027, in continuità con la deroga in vigore ed entro il termine massimo previsto dall'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia.

L'obiettivo della misura fiscale è incoraggiare le navi che di solito utilizzano un motore ausiliario a benzina per la fornitura di elettricità a utilizzare invece l'energia elettrica erogata da impianti di terra. Tali disposizioni permettono di ridurre le emissioni delle navi ormeggiate in porto, riducendo in tal modo la deposizione di sostanze acidificanti, che rappresentano un problema soprattutto nel sud-ovest della Svezia. Si ritiene inoltre che tali disposizioni comportino significativi miglioramenti ambientali a livello locale, tra l'altro sotto forma di riduzione dei livelli di rumore.

La misura fiscale comporta un abbassamento della tassa sull'energia applicabile all'energia elettrica erogata da impianti di terra, rispetto al livello altrimenti applicabile, che va da 39,2 SEK per MWh a 6 SEK per MWh.

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 e l'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate nei porti. Possono anche farlo nel caso dell'elettricità prodotta a bordo di navi per la navigazione sulle vie navigabili interne ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f), della direttiva. La Svezia ha confermato il recepimento di quest'ultima esenzione facoltativa.

La Svezia applicherà l'aliquota di imposta ridotta a tutte le forniture di energia elettrica erogata 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 svedesi ritengono tale limite adeguato a garantire che la riduzione proposta venga applicata alla stragrande maggioranza delle navi impiegate nel traffico internazionale e alle grandi navi usate nel traffico nazionale. Si ritiene che tali navi siano responsabili della maggior parte delle emissioni causate dal funzionamento dei motori ausiliari a bordo mentre sono ormeggiate in porto. La riduzione non si applica se la nave è utilizzata a fini privati o se è in disarmo o è stata dismessa nel lungo termine.

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

La spesa annua di bilancio è stimata a 12 milioni di SEK.

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

Le autorità svedesi ritengono che la riduzione d'imposta applicata all'energia elettrica erogata da impianti di terra non costituisca un vantaggio concorrenziale significativo per gli operatori di navi che utilizzano l'energia elettrica erogata da impianti di terra rispetto a quelli che utilizzano l'elettricità generata a bordo. Se si prendono in considerazione solo il costo dell'elettricità stesso e l'imposta, il costo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra con un'aliquota d'imposta più bassa è leggermente inferiore al prezzo dell'elettricità prodotta a bordo. Tuttavia, il costo complessivo per l'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra è influenzato anche da costi aggiuntivi sotto forma di oneri di rete, investimenti nel collegamento a bordo e, direttamente o indirettamente, da costi di investimento negli impianti

portuali di approvvigionamento. Poiché gli investimenti negli impianti portuali di approvvigionamento e a bordo sono alquanto costosi, le autorità svedesi ritengono tuttavia che un'aliquota d'imposta inferiore sia un prerequisito per i porti e gli armatori che effettuano tali investimenti. Secondo le autorità svedesi, le deroghe attuali e quelle precedenti hanno avuto un impatto diretto sia sul numero di porti che sul numero di impianti che forniscono energia elettrica erogata da impianti di terra, incidendo positivamente sulla redditività della transizione dai combustibili fossili all'elettricità.

La misura mira a ridurre l'impatto ambientale del trasporto marittimo. La misura ridurrà l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalle navi ormeggiate in porto. Contribuirà a facilitare il raggiungimento, nelle città portuali, dei valori limite per il biossido di azoto stabiliti nella direttiva relativa alla qualità dell'aria (2008/50/CE). Ciò ha anche un impatto positivo su altri parametri di qualità dell'aria nelle zone circostanti ai porti.

La Svezia ha chiesto che l'autorizzazione sia concessa fino al 31 dicembre 2027, a decorrere dal 1° gennaio 2024, senza alcuna interruzione con l'attuale deroga ed entro il termine massimo di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

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

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

Disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia

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

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

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

La Commissione ha già raccomandato l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra quale alternativa alla produzione di energia elettrica a bordo di navi ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi per l'ambiente[7].

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

La Svezia ha chiesto che la misura si applichi per quattro anni, ossia meno del periodo massimo consentito dall'articolo 19, paragrafo 2, pari a sei anni. In linea di principio è

[7] 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).

opportuno che il periodo di applicazione della deroga sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori portuali e i fornitori di elettricità dal continuare o dall'avviare gli investimenti necessari negli impianti di terra per la produzione di energia elettrica. Tale periodo garantirà la certezza giuridica anche agli operatori delle navi, che devono pianificare i loro investimenti nelle attrezzature di bordo.

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[8].

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

Norme in materia di aiuti di Stato

Al momento della presentazione della richiesta, l'aliquota d'imposta ridotta di 6 SEK (circa 0,552 EUR) ([9]) per MWh prevista dalle autorità svedesi era conforme all'aliquota minima di tassazione dell'elettricità per uso professionale secondo quanto stabilito nella direttiva 2003/96/CE.

Le autorità svedesi riconoscono che la misura costituisce un aiuto di Stato e sostengono che essa soddisfa le condizioni materiali contenute nel regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2023/1315 della Commissione, del 23 giugno 2023, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (il "regolamento generale di esenzione per categoria").

La proposta di una decisione di esecuzione del Consiglio lascia impregiudicato l'obbligo dello Stato membro di rispettare la normativa sugli aiuti di Stato.

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

Politica in materia di ambiente e cambiamenti climatici

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica in materia di ambiente dell'UE. Nella misura in cui aiuterà a ridurre il consumo di combustibili bunker a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa contribuirà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria locale e a ridurre i livelli di rumore, contrastando i cambiamenti climatici. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente[10] 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. Per osservare questo obbligo gli Stati membri sono tenuti a trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto, ove necessario, ed è prevedibile che nei porti che presentano questi problemi l'utilizzo dell'energia elettrica erogata da impianti di terra sarà incoraggiato

8 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).

9 Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 3 ottobre 2022 (1 EUR = 10,8743 SEK). Cfr. GU C 381/4 del 4.10.2022.

10 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).

nell'ambito 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[11] che disciplina il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Secondo le autorità svedesi, l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra ha permesso una riduzione delle emissioni di anidride solforosa, ossido nitrico, particolato e ossido di carbonio. Le autorità svedesi non dispongono ancora di stime più recenti sulle riduzioni di emissioni attribuite alla misura. Non è stato raggiunto il pieno potenziale della misura, poiché occorrono attrezzature costose sia sulle banchine che sulle navi. L'uso dell'energia elettrica erogata da impianti di terra ha un ruolo significativo negli sforzi compiuti dalla Svezia per conformarsi agli standard di qualità dell'aria stabiliti dalla direttiva 2008/50/CE, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

Politica energetica

La misura è in linea con la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi[12], 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 all'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porto è riconducibile al fatto che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale netta: fiscalmente esente non è solo il combustibile bunker utilizzato per la produzione di energia elettrica, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2003/96/CE, ma anche l'elettricità prodotta a bordo delle navi, di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva. Sebbene quest'ultima esenzione possa essere giudicata, in sé, difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine pratico. In effetti, la tassazione dell'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 gravoso onere amministrativo per i proprietari delle navi.

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

[11] 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).

[12] 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).

porti comunitari[13] nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018"[14].

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 svedesi non hanno osservato notevoli cambiamenti legati alla disponibilità di impianti di terra per l'energia elettrica nella scelta dei porti da parte degli armatori. Attualmente l'energia elettrica erogata da impianti di terra è utilizzata principalmente da traghetti e da imbarcazioni che seguono rotte navali stabilite. La scelta del porto da parte degli armatori non è basata sulla fornitura o meno di energia elettrica erogata da impianti di terra. Secondo i portatori di interessi, le navi da crociera spesso scelgono di ormeggiare presso banchine dove sia disponibile l'energia elettrica erogata da impianti di terra.

Inoltre, l'accesso all'energia elettrica erogata da impianti di terra sarà 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. In una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra diventi, almeno a breve termine, più economico dell'elettricità prodotta a bordo nonostante la riduzione d'imposta, è altrettanto improbabile che quest'ultima dia luogo a distorsioni significative della concorrenza tra i porti inducendo le navi a modificare la loro rotta in funzione della disponibilità di questo tipo di energia.

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

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

[13] 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).

[14] 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.

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

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

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

- **Proporzionalità**

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

- **Scelta dell'atto giuridico**

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

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

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

La misura non comporta la valutazione della normativa vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dalla Svezia e concerne solo 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 fornite dalla Svezia risulta che la misura avrà un impatto limitato sul gettito fiscale. Più specificamente, secondo una stima fatta dalle autorità svedesi delle spese fiscali dovute alla misura, per i prossimi anni si calcola una perdita di 12 milioni di SEK all'anno.

La Svezia prevede che la misura avrà un impatto positivo sul conseguimento dei suoi obiettivi ambientali e in particolare sul miglioramento della qualità dell'aria, conformemente alla direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa. L'uso di energia elettrica erogata da impianti di terra ha portato a una riduzione delle emissioni di anidride solforosa, ossido nitrico, particolato e ossido di carbonio. Non è stato

raggiunto il pieno potenziale della misura, poiché occorrono attrezzature costose sia sulle banchine che sulle navi.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dalla Svezia e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di 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 2027. L'aliquota d'imposta applicabile sarà conforme 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 Svezia sarà autorizzata ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle imbarcazioni ormeggiate nei porti svedesi, diverse dalle imbarcazioni private da diporto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"). L'aliquota d'imposta deve essere in linea con il livello minimo di tassazione dell'elettricità per uso commerciale fissato dalla direttiva. Non sarà possibile fornire elettricità a un'aliquota ridotta alle imbarcazioni private da diporto definite all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96/CE.

L'articolo 2 stabilisce che l'autorizzazione richiesta è concessa a decorrere dal 1° gennaio 2024, in continuità con l'attuale decisione di esecuzione 2014/725/UE del Consiglio, fino al 31 dicembre 2027, entro il periodo massimo di sei anni consentito dalla direttiva, come richiesto dalla Svezia.

2024/0008 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Svezia ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto

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 la decisione di esecuzione 2020/1674/UE del Consiglio[2] la Svezia è stata autorizzata ad applicare fino al 31 dicembre 2023 un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto ("energia elettrica erogata da impianti di terra"), a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.

(2) Con lettera del 5 aprile 2023 la Svezia ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare un'aliquota di imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, fino al 31 dicembre 2027. Le autorità svedesi hanno fornito ulteriori informazioni con lettera del 19 ottobre 2023.

(3) Applicando un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra, la Svezia intende continuare a promuovere l'uso di questo tipo di energia elettrica. L'uso di questo tipo di energia elettrica è considerato, sotto il profilo ambientale, una modalità meno dannosa di soddisfare il fabbisogno di energia elettrica delle navi ormeggiate nei porti rispetto all'utilizzo di combustibili bunker.

(4) Nella misura in cui aiuta ad evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibili bunker, il ricorso all'energia elettrica erogata da impianti di terra contribuisce a migliorare localmente la qualità dell'aria nelle città portuali e a ridurre i livelli di rumore. Si prevede pertanto che la misura contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, salute e clima.

(5) La concessione dell'autorizzazione alla Svezia ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra non eccede quanto necessario per incrementare l'utilizzo di questo tipo di energia elettrica, poiché nella maggior

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

[2] Decisione di esecuzione 2020/1674 del Consiglio, del 29 ottobre 2020, che autorizza la Svezia 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 378 del 21.10.2014, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

parte dei casi la produzione di elettricità a bordo continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Per la stessa ragione, a causa dell'attuale scarsa penetrazione nel mercato della tecnologia in questione, è poco probabile che durante la sua vigenza la misura determini significative distorsioni della concorrenza; essa pertanto non pregiudicherebbe il corretto funzionamento del mercato interno.

(6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ciascuna autorizzazione concessa a norma di tale disposizione deve essere limitata nel tempo. Per garantire che il periodo di autorizzazione sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori economici interessati dall'effettuare i necessari investimenti, è opportuno concedere l'autorizzazione fino al 31 dicembre 2027. Tuttavia l'autorizzazione dovrebbe cessare di applicarsi dalla data di applicazione di eventuali disposizioni generali sulle agevolazioni fiscali per l'energia elettrica erogata da impianti di terra adottate dal Consiglio ai sensi dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, qualora tali disposizioni diventino applicabili durante il periodo dell'autorizzazione.

(7) Per fornire certezza giuridica agli operatori portuali e agli armatori ed evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo per i distributori e i ridistributori di energia elettrica, è opportuno garantire che la Svezia possa continuare ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata da impianti di terra. È pertanto opportuno concedere l'autorizzazione richiesta con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2024, così da garantire la continuità con le disposizioni precedenti di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2020/1674.

(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 Svezia ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita direttamente alle 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 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2027.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dovesse stabilire disposizioni generali relative alle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata da impianti di terra che diventano applicabili durante il periodo di autorizzazione 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

Il Regno di Svezia è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente