

Relazione della Commissione sulla Direttiva 2003/96/CE relativa alla tassazione dei prodotti energetici - Consultazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze

OSSERVAZIONI ELETTRICITÀ FUTURA

22 ottobre

La Direttiva 2003/96/CE (ETD) definisce il quadro europeo per la tassazione dell'energia elettrica e dei prodotti energetici utilizzati per il settore dei trasporti e del riscaldamento, introducendo livelli minimi di armonizzazione della tassazione per gli SM e prevendendo la possibilità per questi ultimi di definire ambiti di esenzione e agevolazioni.

La Commissione europea ha di recente riaperto la discussione per una revisione della Direttiva ETD, pubblicando il documento di lavoro SWD (2019) 329, che contiene prime valutazioni sulla necessità di un intervento normativo di riforma, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione europei.

L'iniziativa della Commissione è condivisibile. Una rivalutazione della vigente direttiva appare opportuna, per verificarne la coerenza con il mutato scenario di riferimento, che vede da un lato i nuovi obiettivi che l'UE si è data in materia di energia, ambiente, cambiamenti climatici, economia circolare e trasporti, per il raggiungimento di un mix energetico a minori emissioni di CO₂, dall'altro l'evoluzione nel frattempo intervenuta delle tecnologie e la disponibilità di nuovi prodotti energetici.

Di seguito alcune osservazioni:

- Una **revisione armonizzata del quadro normativo fiscale condotta a livello europeo** rappresenta un approccio preferibile rispetto a interventi nazionali disomogenei per ridisegnare la fiscalità energetica in chiave ambientale e indirizzare le scelte degli operatori verso mix energetici *low carbon*
- Posto che la Direttiva sulla fiscalità costituisce uno strumento chiave per raggiungere obiettivi di natura ambientale, l'ETD dovrebbe **contemperare anche obiettivi di politica industriale, competitività e occupazione**
- Risulta essenziale garantire l'**armonizzazione delle norme sulla fiscalità energetica con altri strumenti di imposizione a fini ambientali**, come l'ETS, per evitare fenomeni di doppia tassazione dei prodotti energetici e dunque forti penalizzazioni per alcuni comparti industriali e consumatori
- La revisione dei minimi dovrebbe essere basata su un **differente trattamento fiscale per i diversi settori e sottosettori** normati dalla Direttiva, fondandosi sulla disponibilità di reali alternative di alimentazione tecnicamente ed economicamente sostenibili. La revisione dei livelli di tassazione dovrebbe quindi essere fondata su una logica di sostituzione e/o riduzione del consumo della fonte maggiormente emissiva, là dove effettivamente possibile, evitando una immotivata penalizzazione del consumo e dell'attività economica

- In ottica futura, si ritiene positivo e favorevole un trattamento fiscale preferenziale per le fonti che presentano caratteri efficienti e di minore impatto ambientale, come l'energia elettrica e il gas naturale. Le fonti meno inquinanti, quali i **combustibili alternativi**, dovrebbero poter continuare a beneficiare delle esenzioni attualmente previste, ivi comprese quelle per i trasporti marittimi ed aerei.
- Con specifico riferimento al settore del **trasporto marittimo**, l'utilizzo di gas naturale come fonte primaria di energia per la propulsione e la produzione di energia elettrica è fortemente incoraggiato. Si ritiene che eventuali modifiche del quadro fissato dall'attuale Direttiva comunitaria - nel senso di prevedere aumenti delle aliquote minime o, comunque, revisioni che prevedessero incrementi della pressione fiscale già elevata gravante su questi prodotti - risulterebbero in contrasto con gli obiettivi posti dalla direttiva DAFI e, soprattutto, con l'importante ruolo ambientale di questi prodotti nell'ottica della riduzione delle emissioni di CO2, NOX e PM.

Inoltre, la Direttiva comunitaria 2003/96 non prevede un trattamento fiscale preferenziale per l'elettricità costiera e l'elettricità a terra è svantaggiata rispetto alla generazione a bordo. L'esenzione, infatti, per l'elettricità a bordo (ex art.15, par.1, lett. f) rende la generazione a bordo più economica rispetto a quella a terra nonostante il suo impatto ambientale peggiore.

- Dovrebbe essere introdotto un **fattore di correzione fiscale per i carburanti low carbon**, che tenga conto del loro contributo ambientale in termini di riduzione delle emissioni e della minore densità energetica di questi prodotti rispetto ai prodotti di origine fossile. Le attuali norme determinano infatti una doppia penalizzazione fiscale per i *biofuel* in quanto li assoggettano allo stesso livello di accisa previsto per i carburanti tradizionali in cui sono miscelati (senza quindi valorizzarne la parte rinnovabile), imposizione fiscale commisurata peraltro al volume e non al contenuto energetico
- Si potrebbe prevedere una **differenziazione fiscale fra biocarburanti avanzati e convenzionali**, in linea con le recenti policy europee in tema di fonti rinnovabili nei trasporti (Direttiva RED II)
- Inoltre, al fine di stimolare l'economia circolare e nel rispetto degli obiettivi di prevenzione e recupero dei rifiuti, dovrebbero essere **valorizzate le esternalità ambientali positive dei carburanti prodotti da sottoprodotto e rifiuti**, in termini di riduzione emissiva. Le aliquote differenziate dovrebbero essere definite in funzione della quota incrementale della fonte di energia rinnovabile e di cogenerazione ad alto rendimento effettivamente utilizzata nel processo di produzione e tenendo conto dell'intero ciclo di vita della produzione e dell'uso di energia. La previsione di esenzioni o aliquote fiscali ridotte per biocarburanti e carburanti da rifiuti sarebbe anche in grado di stimolare la ricerca in questo settore, fondamentale nel processo di transizione energetica.