

# Consultazione pubblica sulla revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia

I campi contrassegnati con un \* sono obbligatori.

1

## Introduzione

---

Il Green Deal europeo, adottato dalla Commissione l'11 dicembre 2019, è una nuova strategia di crescita dell'UE mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. Inoltre mira a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze.

Per realizzare il Green Deal europeo è necessario ripensare le politiche per l'approvvigionamento di energia pulita in tutti i settori dell'economia: industria, produzione e consumo, grandi infrastrutture, trasporti, prodotti alimentari e agricoltura, edilizia, tassazione e prestazioni sociali. Un sistema di tassazione ben concepito può avere effetti diretti, inviando i giusti segnali per quanto riguarda i prezzi e incentivando l'adozione di pratiche sostenibili da parte di produttori, utenti e consumatori. La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia è parte integrante del Green Deal europeo e dovrebbe essere incentrata sulle questioni ambientali.

Il Green Deal europeo si pone l'obiettivo di innalzare il livello di ambizione climatica dell'UE, mirando a ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 50%, raggiungendo il 55% entro il 2030. La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia fa parte di un pacchetto di riforme politiche volte a conseguire tale ambizioso traguardo e a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050: revisione della direttiva sul sistema per lo scambio delle quote di emissione, del regolamento sulla condivisione degli sforzi, del regolamento sull'uso del suolo, i cambiamenti di uso del suolo e la silvicoltura, della direttiva sull'efficienza energetica, della direttiva sulle energie rinnovabili e delle norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri e i furgoni, nonché una proposta relativa a un meccanismo di adeguamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> alle frontiere. La direttiva sulla tassazione dell'energia e il sistema per lo scambio delle quote di emissione sono strumenti complementari: occorre quindi garantire la coerenza nel quadro delle loro revisioni parallele.

La pandemia di COVID-19 ha gravemente perturbato l'economia europea. Il Green Deal europeo e le politiche fiscali dell'UE svolgeranno un ruolo cruciale per la ripresa. La politica fiscale serve principalmente a raccogliere i fondi necessari per raggiungere il livello di spesa pubblica desiderato, a ridistribuire il reddito, a influenzare l'allocazione delle risorse e far fronte alle esternalità.

La direttiva 2003/96 sulla tassazione dell'energia stabilisce le norme dell'UE per l'imposizione dei prodotti energetici utilizzati come carburante per motori o combustibile per riscaldamento e dell'elettricità. Tuttavia, dalla sua adozione nel 2003, i mercati e le tecnologie dell'energia nell'UE hanno registrato sviluppi

significativi e gli impegni internazionali dell'UE, tra cui l'accordo di Parigi, nonché il quadro normativo dell'UE in materia di energia e cambiamenti climatici, hanno subito da allora una notevole evoluzione: lo conferma la valutazione pubblicata dai servizi della Commissione nel settembre 2019 e lo riconoscono le conclusioni del Consiglio adottate dai ministri delle finanze dell'UE nella sessione del Consiglio ECOFIN del 5 dicembre 2019.

Le principali conclusioni della valutazione della Commissione sono le seguenti:

- l'amplia gamma di esenzioni e riduzioni di fatto favorisce il consumo di combustibili fossili;
- la direttiva non promuove adeguatamente la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, l'efficienza energetica o i carburanti alternativi (idrogeno, carburanti sintetici, elettrocarburanti, biocarburanti avanzati, elettricità, ecc.). La direttiva sulla tassazione dell'energia non prevede incentivi sufficienti per gli investimenti in tecnologie pulite
- la direttiva sulla tassazione dell'energia non raggiunge più il proprio obiettivo primario in relazione al corretto funzionamento del mercato interno.

La riforma della tassazione dell'energia e la riduzione delle sovvenzioni ai combustibili fossili contribuirebbe alla neutralità climatica e alla sostenibilità dell'economia dell'UE. Al contempo, spostando la pressione fiscale dal lavoro e dai contributi sociali, tale riforma sarebbe un passo verso sistemi fiscali maggiormente orientati alla crescita. Il passaggio (privo di incidenze sul bilancio) dalla tassazione del lavoro alla tassazione ambientale, oltre ad avere effetti positivi sul PIL e sull'occupazione, consentirà di ridurre i consumi inquinanti e contribuirà così a rendere la crescita più verde. Questa riforma fiscale "verde" può dunque essere una soluzione vincente per affrontare questioni sia ambientali che occupazionali come quelle che l'Europa si trova attualmente ad affrontare.

Al fine di sostenere la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, la Commissione europea chiede ai cittadini e ai portatori d'interesse di esprimere le loro opinioni e i loro commenti, anche tramite la presente consultazione pubblica.

## 2 Orientamenti per la compilazione del questionario

---

Dopo alcune domande introduttive riguardanti il suo profilo generale (sezione 3), il questionario contiene una serie di domande sul tema in questione (sezioni da 4 a 8).

La sezione 4 riguarda la tassazione dell'energia nel suo complesso e le sfide ad essa collegate. La sezione 5 analizza l'impatto sociale di eventuali cambiamenti nella tassazione dell'energia e le relative misure di compensazione.

La sezione 6 si concentra in particolare alla legislazione fiscale ordinaria dell'UE in materia di tassazione dell'energia, vale a dire sulle aliquote minime d'imposta e sulle aliquote d'imposta nominali.

Le sezioni 7 e 8 contengono domande di natura tecnica. Le domande della sezione 7 riguardano possibili deroghe alla legislazione fiscale ordinaria sull'energia per particolari settori di attività (agricoltura, trasporti, industria, produzione di energia elettrica). La sezione 8 riguarda possibili deroghe per prodotti energetici specifici come i biocarburanti sostenibili.

Infine, alla sezione 9 la invitiamo a fornire eventuali commenti aggiuntivi e a caricare informazioni supplementari, documenti esplicativi o documenti programmatici che esprimano la sua posizione o le sue opinioni o quelle della sua organizzazione.

Per partecipare alla consultazione pubblica non si è obbligati a rispondere a tutte le domande: ad esempio, quelle di natura più tecnica e quelle che analizzano le opzioni sul modo di migliorare la progettazione di politiche specifiche sono più adatte ai professionisti/portatori d'interesse.

Le risposte al questionario così come i documenti esplicativi e programmatici caricati saranno pubblicati online. Per informazioni sul trattamento dei dati personali e dei contributi si rimanda all'informativa sulla privacy allegata alla presente consultazione.

Per motivi di trasparenza, se risponde a nome di un'organizzazione la invitiamo, qualora non l'avesse già fatto, a iscriversi nel registro dei rappresentanti di interessi. L'iscrizione implica l'accettazione del relativo codice di condotta. Se non desidera iscriversi nel registro, il suo contributo sarà trattato e pubblicato insieme a quelli ricevuti dai privati cittadini.

### 3 Informazioni personali

---

#### \* Lingua del contributo

- bulgaro
- ceco
- croato
- danese
- estone
- finlandese
- francese
- gaelico
- greco
- inglese
- italiano
- lettone
- lituano
- maltese
- olandese
- polacco
- portoghese
- rumeno
- slovacco
- sloveno
- spagnolo
- svedese
-

- Etiopia
- Kiribati
- Réunion
- Figi
- Kosovo
- Romaniaa

**\* Impostazioni della privacy per la pubblicazione**

La Commissione pubblicherà le risposte alla consultazione pubblica. Può scegliere se rendere pubblici i suoi dati personali o mantenerli anonimi.

**Anonimo**

Saranno pubblicati soltanto la categoria di appartenenza, il paese di origine e il contributo. Tutti gli altri dati personali (nome, nome e dimensioni dell'organizzazione, numero del registro per la trasparenza) non saranno pubblicati.

**Pubblico**

I dati personali (nome, nome e dimensioni dell'organizzazione, numero del registro per la trasparenza, paese di origine) saranno pubblicati insieme al contributo.

Accetto le [disposizioni riguardanti la protezione dei dati personali](#).

## 4 Contesto generale della revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia e sfida principale

---

L'Unione europea è in prima linea nella lotta contro i cambiamenti climatici e la perdita di biodiversità e si è prefissata una serie di ambiziosi obiettivi in materia di clima e ambiente, tra i quali gli obiettivi in materia di energia. Il Green Deal europeo, adottato dalla Commissione l'11 dicembre 2019, definisce le politiche per conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Il Green Deal richiederà azioni da parte di tutti gli operatori e settori della nostra economia.

Oltre il 75% delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE è causato dall'uso di prodotti energetici e dell'elettricità. Di conseguenza, l'energia è un elemento chiave della lotta contro i cambiamenti climatici, e a tal fine la tassazione dell'energia potrebbe rappresentare uno strumento efficace, fornendo incentivi per i combustibili a basso tenore di CO2 e per l'efficienza energetica.

Pur variando da uno Stato membro all'altro, le imposte sull'energia rappresentano una quota significativa delle entrate degli Stati, pari a circa il 35 % del loro bilancio.

### In che misura conosce le seguenti iniziative relative al clima e all'energia?

	a) Molto bene	b) Abbastanza	c) Poco	d) Per niente
1) La direttiva sulla tassazione dell'energia e la sua prevista revisione	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Il sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (ETS dell'UE);	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) L'Unione dell'energia dell'UE	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4) Le politiche dell'UE in materia di efficienza energetica	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) La direttiva modificata sulle energie rinnovabili (RED II)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

In che misura conosce le iniziative seguenti?

	a) Molto bene	b) Abbastanza	c) Poco	d) Per niente
1) Green Deal europeo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Politica dell'UE in materia di clima	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

In che misura è d'accordo con i seguenti obiettivi?

	a) Pienamente d'accordo	b) Parzialmente d'accordo	c) Parzialmente in disaccordo	d) Per niente d'accordo	e) Non so
1) I piani dell'UE per attuare una maggiore ambizione climatica entro il 2030.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) L'obiettivo di una società e un'economia dell'UE climaticamente neutri entro il 2050	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) L'obiettivo "inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche, previsto dal Green Deal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

In che misura è d'accordo con le seguenti affermazioni in merito alla direttiva sulla tassazione dell'energia?

	a) Pienamente d'accordo	b) Parzialmente d'accordo	c) Parzialmente in disaccordo	d) Per niente d'accordo	e) Non so
1) È opportuno riesaminare la direttiva sulla tassazione dell'energia al fine di sostenere la transizione verso la neutralità climatica	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) È opportuno riesaminare la direttiva sulla tassazione dell'energia per poter					

affrontare meglio le problematiche ambientali, ad esempio l'inquinamento atmosferico	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) È opportuno riesaminare la direttiva sulla tassazione dell'energia per garantire in maniera ottimale il corretto funzionamento del mercato interno	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) È opportuno riesaminare la direttiva sulla tassazione dell'energia per tenere conto del mutato mix energetico, con una maggiore quota di energie rinnovabili ed elettricità.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) È opportuno che la direttiva sulla tassazione dell'energia promuova più efficacemente il risparmio e l'efficienza energetica	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) La direttiva sulla tassazione dell'energia favorisce, de facto, il consumo di combustibili fossili	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) La direttiva sulla tassazione dell'energia è applicata in maniera troppo disforme tra gli Stati membri	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

In che misura è d'accordo con le seguenti affermazioni?

	a) Pienamente d'accordo	b) Parzialmente d'accordo	c) Parzialmente in disaccordo	d) Per niente d'accordo	e) Non so
1) La recente crisi sanitaria ed economica ha rafforzato la necessità di raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Riforme fiscali miranti a spostare il carico fiscale dal lavoro verso i fattori dannosi per l'ambiente possono contribuire alla ripresa economica	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quali delle seguenti priorità sono importanti per la direttiva dell'UE sulla tassazione dell'energia?

	a) Pienamente d'accordo	b) Parzialmente d'accordo	c) Parzialmente in disaccordo	d) Per niente d'accordo	e) Non so
1) La direttiva sulla tassazione dell'energia dovrebbe garantire un gettito fiscale adeguato	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) La direttiva sulla tassazione dell'energia non dovrebbe tassare il consumo energetico in settori o società a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di CO2.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia dovrebbe ridurre la possibilità di privilegiare i combustibili fossili mediante sgravi fiscali, esenzioni e riduzioni fiscali.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) Nella prassi della tassazione dei prodotti energetici, il sistema fiscale dovrebbe garantire compensazioni per le famiglie a basso reddito	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, all'atto della definizione delle aliquote, dovrebbe tenere conto del contenuto energetico.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, all'atto della definizione delle aliquote, dovrebbe tenere conto delle emissioni di gas a effetto serra.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) La direttiva sulla tassazione dell'energia non dovrebbe tassare le emissioni di gas a effetto serra se queste sono già soggette al prezzo della CO2 nell'ambito del sistema	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

di scambio delle quote di emissione dell'UE (EU ETS)					
8) La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia dovrebbe introdurre incentivi per fonti energetiche alternative (ad esempio biocarburanti sostenibili, idrogeno pulito)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9) La revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia dovrebbe sostenere l'obiettivo di ridurre al minimo, nella produzione energetica, l'uso di alberi interi e colture alimentari e foraggere, prodotti nell'UE o importati.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10) Altro	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Specificare un'altra/altra importante/i priorità per la direttiva sulla tassazione dell'energia

*al massimo 450 caratteri*

- L'ETD deve supportare l'elettrificazione basata sulla produzione da fonte rinnovabile e l'idrogeno per i settori difficili da elettrificare.
- Attualmente, diversi oneri parafiscali, destinati al finanziamento di obiettivi sociali o ambientali, gravano sulle tariffe dell'energia elettrica. Questi oneri potrebbero essere fiscalizzati o sostenuti da tutto il settore energetico al fine di promuovere l'elettrificazione.

## 5 Impatto sociale e misure di compensazione

Tassare il consumo di combustibili fossili è un potente incentivo a favore di un cambiamento comportamentale. Tuttavia, incidendo sui costi del riscaldamento, dell'elettricità e dei trasporti, tali imposte gravano sui cittadini. Tale onere è spesso più gravoso per le famiglie a basso reddito che per le famiglie a reddito elevato. Pertanto occorre prestare attenzione all'impatto sociale di tali imposte.

Per evitare conseguenze negative indesiderate si dovrebbero promuovere misure di accompagnamento volte a compensare gli effetti sociali indesiderati. La riduzione di altre imposte (ad esempio le imposte sul lavoro) o la compensazione diretta a favore delle famiglie a basso reddito potrebbero controbilanciare eventuali effetti sociali indesiderati della tassazione dell'energia.

Quali delle seguenti misure di accompagnamento sono importanti dal punto di vista della politica sociale?

	a) Molto importante	b) Abbastanza importante	c) Poco importante	d) Per niente importante	e) Non so



1) Riduzione di altre imposte, quali ad esempio le imposte sul lavoro o i contributi sociali	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Compensazione diretta a favore di gruppi a basso reddito tramite un importo forfettario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) Compensazione diretta a favore di tutte le famiglie tramite un importo forfettario	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) Lancio di programmi di assistenza sociale per le famiglie non abbienti, riducendo i costi energetici sia per i proprietari di case che per abitazioni adibite a locazione	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) Base non imponibile/soglia di esenzione per le imposte sul riscaldamento e sull'elettricità relative ai consumi energetici di base. Ad esempio, i primi 1000 kWh e 100 gigajoule all'anno usati per il riscaldamento potrebbero essere esenti dalla tassazione dell'energia.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) È opportuno mantenere la possibilità di una tassazione più bassa per i trasporti pubblici locali	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) Non sono necessarie misure sociali di accompagnamento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
8) Altro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Specificare eventuali altre misure di accompagnamento importanti dal punto di vista della politica sociale

*al massimo 450 carattere/i*

- alcuni studi dimostrano che i finanziamenti pubblici agli investimenti in efficienza energetica per le fasce di reddito più basse si rivelano efficaci specialmente attraverso sconti in fattura piuttosto che detrazioni.
- il finanziamento di programmi di riqualificazione professionale rappresenta un'altra importante misura di politica sociale.

## 6 Norme omogenee per la tassazione dei prodotti energetici e dell'energia elettrica

---

### 6.1 Aliquote minime di imposta

Le aliquote minime d'imposta sono le soglie minime per la tassazione dei prodotti energetici o dell'elettricità. Tali aliquote sono fissate nella direttiva sulla tassazione dell'energia ed applicabili in tutti gli Stati membri. Da quando sono state fissate, nel 2003, non sono mai state aggiornate. Le aliquote d'imposta minime possono essere diverse per i vari prodotti energetici o per l'energia elettrica; possono anche essere diverse a seconda dell'uso.

Ad esempio, l'aliquota fiscale minima attualmente in vigore è pari a 33 centesimi di euro per litro di gasolio utilizzato come carburante, a 2,1 centesimi di euro per litro di gasolio utilizzato per il riscaldamento e a 0,1 centesimi di euro per chilowattora di energia elettrica per uso non professionale. Tali aliquote sono ben diverse dalle aliquote effettivamente applicate dagli Stati membri.

Secondo la valutazione della Commissione, attualmente il contributo al corretto funzionamento del mercato unico dei livelli minimi di tassazione previsti dalla direttiva sulla tassazione dell'energia è limitato. Gli effetti convergenti delle aliquote sull'uso di benzina e gasolio come carburanti per i trasporti erano più marcati quando fu varata la direttiva. Ma l'impatto delle aliquote di ravvicinamento previste dalla direttiva sulla tassazione dell'energia è andato da allora continuamente scemando. Inoltre, essendo basate sui volumi di consumo, le aliquote non tengono conto del contenuto energetico e delle esternalità correlate all'uso di prodotti diversi, in particolare delle esternalità ambientali. Ad esempio, nel settore dei trasporti, la tassazione favorevole - rispetto alla benzina - del gasolio utilizzato come carburante ha contribuito a un'eccessiva "dieselizzazione" del parco veicoli europeo, con conseguenti ripercussioni negative sulla qualità dell'aria. Le aliquote minime per l'energia elettrica e il gas naturale previste dalla direttiva sulla tassazione dell'energia rappresentano una quota talmente ridotta dei rispettivi prezzi finali da non sortire alcun impatto positivo sul mercato interno o sul comportamento dei consumatori.

Quali opzioni considera pertinenti ai fini delle aliquote d'imposta minime? Sono possibili più risposte

- 1) È opportuno che l'aliquota d'imposta minima per un prodotto energetico sia basata sul suo contenuto energetico piuttosto che sul suo volume o sulla sua massa
- 2) È opportuno che l'aliquota d'imposta minima per un prodotto energetico sia basata sulla quantità di gas a effetto serra emessi, in joule
- 3) È opportuno che l'aliquota d'imposta minima per un prodotto energetico sia basata sui costi di tutte le esternalità, quali le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento atmosferico e il rumore causato dal suo consumo
- 4) È opportuno che l'aliquota d'imposta minima per i prodotti energetici e l'energia elettrica venga indicizzata annualmente sulla base dell'inflazione media nell'UE.
- 5) Non so (o nessun parere)

## 6.2 Aliquote d'imposta nominali

Le aliquote d'imposta nominali sono le aliquote reali, quando non si applica alcuna deroga. Le aliquote d'imposta nominali variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. Sono diverse per usi diversi e per i vari prodotti energetici o per l'energia elettrica.

Ad esempio, nel gennaio 2020, l'aliquota d'imposta nominale in vigore variava tra 33 e 61,7 centesimi per litro per il gasolio utilizzato come carburante, tra 2,1 e 50,4 centesimi per litro per litro per il gasolio utilizzato per il riscaldamento e tra 0,1 e 12,5 centesimi per chilowattora di energia elettrica. Nel complesso, l'elevata divergenza nell'attuazione a livello nazionale dei tassi previsti dalla direttiva sulla tassazione dell'energia ha portato alla frammentazione del mercato interno. I tassi nominali dovrebbero inoltre tenere conto delle esternalità correlate all'utilizzo di prodotti diversi, in particolare delle esternalità ambientali.

Quali opzioni considera pertinenti ai fini delle aliquote d'imposta nominali?

- 1) Qualora venga introdotta una struttura fiscale per le aliquote d'imposta minime (ad esempio una struttura fiscale basata sul contenuto energetico e /o sulle emissioni di gas a effetto serra), è opportuno che le aliquote nazionali nominali si basino sulla stessa struttura
- 2) Nessun obbligo o restrizione dovrebbe essere applicato a qualsiasi aliquota fiscale nazionale nominale (al di là del rispetto della soglia minima)
- 3) Non so (o nessun parere)

## 7 Deroghe specifiche in determinati settori di attività

---

### 7.1 Agricoltura, pesca e silvicoltura

L'attuale legislazione dell'UE consente a ciascuno Stato membro di fissare aliquote d'imposta differenziate sui prodotti energetici e sull'energia elettrica se utilizzate nel settore primario (agricoltura, pesca e silvicoltura). Tali aliquote possono essere inferiori al minimo e anche uguali a zero. Alcuni Stati membri utilizzano questa opzione come forma di sostegno al reddito per i produttori primari.

L'agricoltura è responsabile del 12% delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE, principalmente a causa del metano proveniente dal bestiame e dell'ossido di azoto da fertilizzanti. Alcune di queste emissioni di gas a effetto serra provengono tuttavia dal consumo di energia (circa il 2%), dato che il settore primario rappresenta circa il 3% del consumo finale di energia dell'UE a livello dell'intera Unione, con una percentuale compresa tra lo 0,5% e l'8,5% a seconda dello Stato membro.

Selezionare nell'elenco di seguito la proposta ritenuta più pertinente per il settore dell'agricoltura e silvicoltura

- 1) Non dovrebbe essere concesso alcun tipo di deroga al trattamento fiscale (esenzione o aliquota differenziata) per le attività del settore agricolo e della silvicoltura.
- 2) È opportuno concedere deroghe al trattamento fiscale per l'energia destinata all'agricoltura e alla silvicoltura, se limitate all'uso per il riscaldamento (riscaldamento di serre, ecc.).
-

- 3) È opportuno concedere deroghe al trattamento fiscale per l'energia destinata all'agricoltura e alla silvicoltura, se limitate all'uso come carburanti per motori.
- 4) È opportuno concedere deroghe al trattamento fiscale per l'energia destinata all'agricoltura e alla silvicoltura, sia per il riscaldamento che per l'uso come carburanti per motori.
- 5) È opportuno lasciare invariate le attuali deroghe al trattamento fiscale per l'energia destinata all'agricoltura e alla silvicoltura
- 6) Non so (o nessun parere)

Selezionare nell'elenco di seguito la proposta ritenuta più pertinente per il settore dellapesca

- 1) Non dovrebbe essere concesso alcun tipo di esenzione fiscale (esenzione o aliquota differenziata) per le attività del settore della pesca
- 2) È opportuno lasciare invariate le attuali deroghe al trattamento fiscale per l'energia destinata al settore della pesca
- 3) Non so (o nessun parere)

## 7.2 Trasporti

L'attuale direttiva sulla tassazione dell'energia non adotta un approccio uniforme per i vari modi di trasporto, i molteplici impieghi nel settore dei trasporti o i diversi carburanti usati nei trasporti.

Ad esempio, l'attuale direttiva fissa aliquote minime relative ai carburanti per il trasporto su strada, ma prevede esenzioni fiscali obbligatorie per i trasporti aerei e marittimi.

Inoltre la direttiva consente a ogni singolo Stato membro di fissare aliquote d'imposta differenziate sui prodotti energetici e sull'elettricità utilizzata per il trasporto pubblico locale, il trasporto pubblico di passeggeri (compresi i taxi), il trasporto di merci e il trasporto su vie navigabili interne, ma non per il trasporto privato con veicoli elettrici. Tali aliquote possono essere inferiori al minimo e anche uguali a zero. L'attuale approccio non crea condizioni di parità per tutti i modi di trasporto, né fornisce incentivi sufficienti per l'efficienza energetica e l'uso di tecnologie pulite.

### 7.2.1 Aviazione

L'attuale legislazione dell'UE prevede un'esenzione fiscale obbligatoria per i carburanti utilizzati per l'aviazione internazionale. La direttiva consente agli Stati membri dell'UE di tassare il cherosene utilizzato per l'aviazione nei voli nazionali. Il carburante utilizzato per i voli interni all'UE (voli tra due Stati membri) può essere tassato a condizione che esista un accordo bilaterale tra paesi di partenza e paesi di arrivo. Nella prassi, non esiste attualmente un accordo bilaterale di questo tipo; di conseguenza, tutti i carburanti utilizzati nei voli interni all'UE sono esenti da tassazione.

L'esenzione fiscale obbligatoria contribuisce ad aumentare la domanda di voli e di conseguenza aumenta l'impatto ambientale negativo dell'aviazione e non garantisce condizioni di parità per tutti i mezzi di trasporto.

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale dei prodotti energetici e dell'elettricità utilizzata per il settore dell'aviazione? Sono possibili più risposte.

- 1) È opportuno lasciare invariate le attuali norme
- 2) Non dovrebbe essere prevista l'esenzione obbligatoria del cherosene e di altri combustibili per aviazione per i voli tra l'UE e i paesi terzi, anche se la possibilità di tassarli dipende dai relativi accordi bilaterali sui servizi aerei.
- 3) Il cherosene e altri carburanti per aerei per i voli all'interno dell'UE dovrebbero essere tassati in base alla legislazione ordinaria in materia di aliquote nominali e minime per i carburanti per motori.
- 4) Il cherosene e altri carburanti per aerei per i voli interni nell'UE dovrebbero essere tassati come carburante per motori, ma ad un tasso inferiore
- 5) Tassare il cherosene e altri carburanti per aerei per i voli interni UE sarebbe controproducente alla luce del rischio di "tankering" (gli aerei farebbero il pieno nei paesi terzi in cui il carburante non è tassato)
- 6) Si dovrebbero tassare i biglietti a seconda della distanza per i passeggeri origine/destinazione (escludendo i passeggeri in transito)
- 7) Si dovrebbero tassare i biglietti a seconda della distanza per tutti i passeggeri (compresi i passeggeri in transito)
- 8) Il trasporto aereo di merci dovrebbe essere tassato in altro modo, al di fuori del campo di applicazione della direttiva sulla tassazione dell'energia, ad esempio sulla base del peso dell'aereo
- 9) Non so (o nessun parere)

#### 7.2.2 Trasporti per via navigabile

L'attuale legislazione dell'UE prevede un'esenzione fiscale obbligatoria per i carburanti utilizzati nei trasporti su vie navigabili nelle acque dell'UE. Esiste inoltre un'esenzione fiscale facoltativa per il carburante utilizzato nei trasporti su vie navigabili interne, garantita anche da alcuni trattati internazionali (ad esempio la convenzione di Mannheim per la navigazione sul Reno).

L'esenzione obbligatoria potrebbe avere un impatto negativo sul conseguimento dell'obiettivo dell'UE relativo alla neutralità climatica e non garantisce condizioni uniformi per tutte le modalità di trasporto.

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale dei prodotti energetici e dell'elettricità utilizzata nel settore dei trasporti marittimi?



- 1) È opportuno mantenere l'attuale trattamento fiscale per i carburanti utilizzati nei trasporti marittimi interni all'UE, segnatamente alla luce del rischio di "tankering" (le navi farebbero il pieno in paesi terzi in cui il carburante non è tassato)
- 2) I carburanti utilizzati nei trasporti marittimi dovrebbero essere tassati come carburanti per motori
- 3) I carburanti utilizzati nei trasporti marittimi dovrebbero essere tassati come carburanti per motori, ma ad aliquote inferiori
- 4) Non so/non ho un'opinione in merito

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale dei prodotti energetici e dell'elettricità utilizzata per la navigazione su vie navigabili interne?

- 1) È opportuno mantenere l'attuale trattamento fiscale per i carburanti utilizzati nei trasporti su vie navigabili interne
- 2) I carburanti utilizzati nei trasporti su vie navigabili interne dovrebbero essere tassati come carburanti per motori
- 3) I carburanti utilizzati nei trasporti per le vie navigabili interne dovrebbero essere tassati come carburanti per motori ma ad aliquote inferiori
- 4) Non so (o nessun parere)

Le reti elettriche terrestri rappresentano un'opzione per ridurre l'impatto ambientale (emissioni di gas a effetto serra, emissioni di inquinanti atmosferici e inquinamento acustico) delle navi che utilizzano combustibili fossili mentre si trovano in porto. L'attuale legislazione dell'UE in materia di tassazione dell'energia non contiene disposizioni generali in materia di trattamento fiscale differenziato per le reti elettriche terrestri, mentre esiste invece un'esenzione fiscale per i combustibili fossili.

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale delle reti elettriche terrestri? (Sono possibili più risposte)

- 1) L'uso delle reti elettriche terrestri dovrebbe essere incentivato tramite stimoli legislativi, ad esempio l'obbligo di utilizzare l'energia elettrica in banchina nei porti, se disponibile.
- 2) L'uso delle reti elettriche terrestri dovrebbe essere incentivato introducendo la possibilità di applicare un trattamento fiscale differenziato dell'energia (ad es. riduzione dell'aliquota fiscale) per l'energia elettrica in banchina.
-

3) L'uso delle reti elettriche terrestri dovrebbe essere incentivato introducendo un'aliquota zero obbligatoria (esenzione dalla tassa sull'energia) per energia elettrica in banchina.

- 4) Piuttosto che applicare un trattamento fiscale speciale a favore delle reti elettriche terrestri, si dovrebbe tassare l'uso di combustibili fossili a bordo delle navi nei porti.
- 5) Non so (o nessun parere)

### 7.2.3 Trasporti su strada

L'attuale legislazione dell'UE consente a ogni singolo Stato membro di applicare aliquote d'imposta differenziate al gasolio utilizzato come propellente nei trasporti su strada a fini commerciali (ad esempio, trasporto di merci o di passeggeri), a condizione che siano rispettati i livelli minimi dell'UE. Ciò può favorire il trasporto merci su strada rispetto a modi di trasporto più sostenibili.

In generale, le aliquote d'imposta per i combustibili per autotrazione sono relativamente elevate rispetto ad altri modi di trasporto e ad altri settori. Inoltre le aliquote d'imposta variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. Le differenze tra le imposte nazionali sono spesso causa del "turismo del pieno", che consente agli operatori dei trasporti di approfittare di aliquote più basse nei paesi confinanti. Tali pratiche contribuiscono anche alla congestione del traffico e all'inquinamento atmosferico.

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale del diesel o di altri carburanti per motori utilizzati come propellenti a fini commerciali? Sono possibili più risposte.

- 1) Qualsiasi carburante utilizzato per il trasporto su strada dovrebbe essere tassato in base alla legislazione ordinaria, a prescindere dall'utilizzo a fini commerciali o meno.
- 2) Il gasolio utilizzato a fini commerciali dovrebbe essere tassato come carburante per motori, ma ad aliquote inferiori.
- 3) Non so (o nessun parere)

Nella visione strategica a lungo termine della Commissione europea per conseguire la neutralità climatica nel 2050 si prevede che la quota di veicoli elettrici dovrebbe essere compresa tra il 50% e l'80% entro il 2050. La direttiva sulla tassazione dell'energia non prevede un trattamento fiscale specifico per l'energia elettrica utilizzata come propellente. Attualmente, la direttiva sulla tassazione dell'energia prevede solo livelli minimi di tassazione per l'energia elettrica destinata al riscaldamento per uso commerciale e non commerciale. Tali aliquote minime per il riscaldamento sono inferiori ai livelli minimi di tassazione applicabili ai carburanti per motori.

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale dell'elettricità utilizzata nei veicoli elettrici nel trasporto stradale? Sono possibili più risposte.

- 1) Non è necessario un trattamento fiscale specifico nel quadro della direttiva sulla tassazione dell'energia
-

- 2) È opportuno introdurre un'aliquota fiscale specifica, più bassa, relativa a tale uso di elettricità per veicoli elettrici
- 3) È opportuno introdurre nella direttiva sulla tassazione dell'energia una deroga per tale utilizzo di elettricità
  - 4) È opportuno eliminare gradualmente qualsiasi trattamento specifico per i veicoli a propulsione elettrica per preservare le entrate degli Stati membri derivanti dalla tassazione dell'energia
  - 5) Altro
  - 6) Non so (o nessun parere)

Specificare un'altro/altri trattamento/i fiscale/i possibile/i per l'energia elettrica utilizzata nei veicoli elettrici

*al massimo 450 carattere/i*

In fase di avvio del mercato della mobilità elettrica, anche al fine di rimuovere barriere significative, capaci di limitarne lo sviluppo, riteniamo auspicabile l'introduzione di una deroga per lo sviluppo del vettore elettrico nei trasporti stradali.

### 7.3 Industria

L'attuale legislazione dell'UE prevede diverse disposizioni per le deroghe al trattamento fiscale per prodotti energetici e per l'elettricità nell'industria.

I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati nei processi industriali (riduzione chimica, processi elettrolitici, metallurgici e mineralogici, duplice uso) non rientrano nel campo di applicazione dell'attuale legislazione dell'UE. Ciò significa che i prodotti energetici e l'energia elettrica possono essere tassati da ciascuno Stato membro con l'aliquota d'imposta che desidera, o non tassati affatto: difatti la maggior parte degli Stati membri non tassa questo tipo di uso.

I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per la generazione combinata di calore e di energia nonché l'energia elettrica prodotta da tale generazione combinata possono attualmente essere esentati o differenziati ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia. Anche i prodotti energetici utilizzati per produrre altri prodotti energetici possono essere esentati dagli Stati membri.

Inoltre, l'attuale direttiva sulla tassazione dell'energia offre agli Stati membri la possibilità di tassare i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati dalle imprese ad alta intensità energetica ad aliquote minori rispetto a quelle cui sono soggette altre imprese e, a determinate condizioni, anche rispetto ai livelli minimi di tassazione dell'UE.

Le aliquote fiscali effettive sull'energia applicate all'industria sono modeste rispetto a quelle applicate in altri settori, in particolare per le imprese ad alta intensità energetica. Il fatto che l'aliquota fiscale effettiva sull'energia sia così bassa è spiegabile col fatto che le emissioni di gas a effetto serra del settore rientrano, tra l'altro, nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE, e che l'industria ad alta intensità energetica è soggetta alla concorrenza internazionale dei paesi terzi, il cui livello di ambizione ambientale e climatica è inferiore a quello dell'UE.

È vero che tali disposizioni possono essere necessarie per consentire ai singoli Stati membri di introdurre aliquote fiscali sull'energia ben più elevate dei minimi dell'UE per tutti gli altri usi meno esposti alla concorrenza sul mercato interno, ma così facendo si rischia di fornire meno incentivi per gli investimenti in



tecnologie pulite (gas a effetto serra o altre emissioni inquinanti atmosferici) e per l'efficienza energetica. Inoltre, non tutti i consumi di energia industriale sono coperti dal sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE. Tra l'altro, tale sistema è uno strumento basato sul mercato che prevede un tetto massimo annuo di riduzione delle emissioni, garantendo così una riduzione delle emissioni e lasciando al mercato la determinazione del prezzo, diversamente dallo strumento dell'imposta, che invia segnali di prezzo sulla base di un'aliquota.

Qual è il suo parere sul trattamento fiscale dei prodotti energetici utilizzati nel settore industriale? Sono possibili più risposte.

- 1) È opportuno lasciare invariato l'attuale sistema di tassazione dell'energia
- 2) È opportuno limitare il trattamento fiscale speciale per i prodotti energetici e l'elettricità utilizzata dall'industria alle industrie a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come definite nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE.
- 3) È opportuno non esentare i prodotti energetici e l'elettricità nel settore dell'industria quando sono utilizzati per il riscaldamento (compresa la generazione combinata di calore ed energia), per i combustibili per motori e per processi industriali
- 4) È opportuno non differenziare i prodotti energetici e l'elettricità nel settore industriale quando sono utilizzati per il riscaldamento (compresa la generazione combinata di calore ed energia) e per i combustibili per motori.
- 5) Non so (o nessun parere)

Qual è il suo parere sulle norme dell'UE per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità utilizzata nel settore industriale? Sono possibili più risposte.

- 1) È opportuno tassare i prodotti energetici e il consumo di energia elettrica da parte dell'industria in base alla legislazione ordinaria dell'UE in materia di aliquote nominali e minime.
- 2) È opportuno tassare i prodotti energetici e il consumo di energia elettrica da parte dell'industria sulla base delle norme dell'UE solo per quanto riguarda il contenuto energetico e non il tenore di CO<sub>2</sub>, in quanto quest'ultima è in larga misura coperta dal sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE.
- 3) Le norme dell'UE in materia di tassazione dell'energia possono dipendere dai livelli quantitativi di consumo per l'elettricità e dai prodotti energetici utilizzati per il riscaldamento: in tal modo, ad esempio, chi consuma di più paga un prezzo per unità minore.
- 4) Non so (o nessun parere)

## 7.4 Produzione di prodotti energetici e di elettricità

La direttiva sulla tassazione dell'energia contiene disposizioni sul trattamento fiscale della produzione dei prodotti energetici e dell'elettricità: si pensi alle esenzioni o riduzioni di imposta facoltative per l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili e per i prodotti energetici utilizzati nella generazione combinata di calore ed energia, nonché per l'energia elettrica prodotta tramite tale procedura. Oltre a queste esenzioni o riduzioni facoltative, esiste un'esenzione fiscale obbligatoria per i prodotti energetici e l'elettricità utilizzata per produrre elettricità, a meno che non sia tassata a fini ambientali.

Alcune di queste disposizioni potrebbero essere aggiornate alla luce delle nuove tecnologie e politiche.

In che misura è d'accordo con le seguenti affermazioni, tenendo conto degli obiettivi ambientali e in materia di efficienza, nonché del funzionamento del mercato interno?

	a) Pienamente d'accordo	b) Parzialmente d'accordo	c) Parzialmente in disaccordo	d) Per niente d'accordo	e) Non so
1) Le disposizioni in materia della direttiva sulla tassazione dell'energia sono sufficientemente esaustive, anche in relazione alle nuove tecnologie (produzione di idrogeno, biocarburanti, combustibili sintetici, elettrocarburanti, ecc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Le disposizioni relative all'esenzione fiscale per i prodotti energetici utilizzati per la produzione di prodotti energetici, nonché gli usi di prodotti energetici e di elettricità considerati come non rientranti nel campo di applicazione (processi industriali quali la riduzione chimica, processi elettrolitici, metallurgici e mineralogici, duplice uso, ecc.) sono sufficientemente chiare e complete	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) L'esenzione obbligatoria dei prodotti energetici per la produzione di energia elettrica, che può essere sospesa per motivi di politica	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ambientale, è sufficientemente chiara e completa					
4) La direttiva sulla tassazione dell'energia può svolgere un ruolo significativo nel sostenere la produzione di energia da fonti rinnovabili	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) È opportuno che la direttiva sulla tassazione dell'energia sostenga in modo particolare l'autoconsumo e i piccoli produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) È opportuno limitare la possibilità di concedere esenzioni o riduzioni fiscali per la produzione combinata di calore e di energia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 8 Prodotti e applicazioni a basse emissioni di CO2

I combustibili a zero o basse emissioni di CO<sub>2</sub>, quali i biocarburanti avanzati sostenibili, il biometano, i combustibili sintetici e l'idrogeno pulito svolgeranno un ruolo importante nella transizione verso la neutralità climatica. L'attuale direttiva non prevede alcun trattamento fiscale specifico per i combustibili e le applicazioni a basse emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto ai combustibili fossili. Inoltre, non prevede distinzioni tra le prestazioni ambientali dei biocarburanti. La direttiva modificata sulle energie rinnovabili contiene criteri di sostenibilità rafforzati per la bioenergia e promuove il passaggio a biocarburanti avanzati basati sui residui e sui rifiuti non riutilizzabili e non riciclabili. La strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 fissa inoltre l'obiettivo di ridurre al minimo, nella produzione di energia, l'uso di alberi interi e colture alimentari e foraggiere, prodotti nell'UE o importati.

A suo parere, è opportuno che la direttiva sulla tassazione dell'energia preveda un trattamento fiscale differenziato per i combustibili e le applicazioni a basse emissioni di CO<sub>2</sub> che rappresentano la punta di diamante della transizione verde dell'UE?

- 1) Sì
- 2) No
- 3) Non so (o nessun parere)

In assenza di una struttura fiscale per le aliquote d'imposta minime (che tenga conto del contenuto energetico e/o delle emissioni di gas a effetto serra), ritiene che la direttiva sulla tassazione dell'energia debba prevedere un trattamento fiscale

differenziato per determinati combustibili (ad esempio i biocarburanti avanzati e i combustibili sintetici) e determinate applicazioni?

- 1) Sì
- 2) No
- 3) Non so (o nessun parere)

Poiché l'idrogeno svolgerà un ruolo importante nel raggiungimento della neutralità climatica, quali usi specifici dovrebbero essere regolamentati nella direttiva sulla tassazione dell'energia? (Sono possibili più risposte)

- 1) Uso in celle a combustibile mobili nel settore dei trasporti
- 2) Uso come combustibile nel settore dei trasporti
- 3) Uso come combustibile per il riscaldamento nel settore edilizio
- 4) Uso nei processi di produzione di combustibili elettronici (combustibili gassosi o liquidi basati sull'energia elettrica utilizzabili nei motori a combustione interna)
- 5) Trasporto via pipeline
- 6) Uso nei processi di produzione industriale
- 7) Tutti gli usi menzionati, a condizione che si tratti di idrogeno pulito ottenuto da fonti di energia rinnovabili, ad esempio dall'elettrolisi con energia elettrica da fonti rinnovabili,
- 8) Non so (o nessun parere)

Attualmente il gas naturale liquefatto (GNL) e il gas naturale compresso (GNC) rappresentano un'alternativa con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori alla benzina, al diesel e al carbone/lignite. Ma anche il GNL e il GNC sono combustibili fossili, il cui consumo produce notevoli quantità di gas serra. A suo parere, sarebbe accettabile un trattamento fiscale differenziato per il GNL e il GNC? (Sono possibili più risposte)

- 1) Sì, senza vincoli o restrizioni di sorta
- 2) Sì, ma con un limite temporale per scongiurare effetti di dipendenza ("lock-in")
- 3) Sì, ma il trattamento preferenziale dovrebbe essere collegato ai fattori base della tassazione dell'energia (contenuto energetico, emissioni di gas a effetto serra)
- 4) Sì, ma a determinate condizioni per scongiurare effetti di dipendenza ("lock-in")
- 5) No
-

## 6) Non so (o nessun parere)

Specificare le condizioni per un trattamento fiscale differenziato del GNL e del GNC per scongiurare effetti di dipendenza ("lock-in")

*al massimo 450 carattere/i*

Riteniamo che il gas rappresenti un combustibile fondamentale per accompagnare una transizione energetica progressiva e sostenibile e che GNL e GNC meritino un trattamento in grado di agevolare l' utilizzo come alternative a combustibili fossili più impattanti sull'ambiente.  
Particolare agevolazione dovrebbe inoltre essere prevista per GNL e GNC derivanti da biometano.

## 9 Informazioni supplementari

---

Vi sono altri aspetti fondamentali che non trova rispecchiati nelle domande e su cui desidera formulare osservazioni?

*al massimo 2000 carattere/i*

La direttiva sulla tassazione dell'energia dovrebbe includere delle linee guida per gli Stati membri volte ad armonizzare le misure di compensazione per le comunità locali che ospitano infrastrutture di rete, di stoccaggio o impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

Se lo desidera, può caricare documenti esplicativi o documenti programmatici che esprimono la sua posizione o le sue opinioni, oppure quelle della sua organizzazione.

La dimensione massima del file è 1 MB

Sono consentiti soltanto file del tipo pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

## Contact

[Contact Form](#)

