

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0218/2002

4 giugno 2002

*

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE riguardo alla facoltà di applicare aliquote di accise ridotte a taluni oli minerali che contengono biocarburanti e ai biocarburanti (COM(2001) 547 – C5-0030/2002 – 2001/0266(CNS))

Commissione per i problemi economici e monetari

Relatore: Miquel Mayol i Raynal

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA.....	5
MOTIVAZIONE.....	15
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AGRICOLTURA E LO SVILUPPO RURALE.....	18
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA POLITICA DEI CONSUMATORI.....	29
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO ESTERO, LA RICERCA E L'ENERGIA.....	43

PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 18 gennaio 2002 il Consiglio ha consultato il Parlamento, a norma dell'articolo 93 del trattato CE, sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE riguardo alla facoltà di applicare aliquote di accise ridotte a taluni oli minerali che contengono biocarburanti e ai biocarburanti (COM(2001) 547 – 2001/0266(CNS))

Nella seduta del 4 febbraio 2002 il Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito tale proposta alla commissione per i problemi economici e monetari per l'esame di merito e, per parere, alla commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori, alla commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia e alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (C5-0030/2002).

Nella riunione del 18 dicembre 2001 la commissione per i problemi economici e monetari ha nominato relatore Miquel Mayol i Raynal.

Nelle riunioni del 25 febbraio 2002, 23 aprile 2002, 22 maggio 2002 e 4 giugno 2002 ha esaminato la proposta della Commissione e il progetto di relazione.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato il progetto di risoluzione legislativa all'unanimità.

Erano presenti al momento della votazione Christa Randzio-Plath (presidente), José Manuel García-Margallo y Marfil (vicepresidente), Philippe A.R. Herzog (vicepresidente), John Purvis (vicepresidente), Miquel Mayol i Raynal (relatore), Luis Berenguer Fuster (in sostituzione di Pervenche Berès), Hans Udo Bullmann, Benedetto Della Vedova, Bert Doorn (in sostituzione di Astrid Lulling), Jonathan Evans, Enrico Ferri (in sostituzione di Generoso Andria, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Ingo Friedrich, Carles-Alfred Gasòliba i Böhm, Lutz Goepel (in sostituzione di Mónica Ridruejo), Lisbeth Grönfeldt Bergman, Mary Honeyball, Brice Hortefeux, Pierre Jonckheer (in sostituzione di Alain Lipietz), Othmar Karas, Giorgos Katiforis, Piia-Noora Kauppi, Christoph Werner Konrad, Thomas Mann (in sostituzione di Renato Brunetta), Ioannis Marinou, David W. Martin, Hans-Peter Mayer, Ioannis Patakis, Fernando Pérez Royo, Mikko Pesälä (in sostituzione di Christopher Huhne), Alexander Radwan, Peter William Skinner, Ieke van den Burg (in sostituzione di Robert Goebbels) e Theresa Villiers.

I pareri della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori e della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia sono allegati; la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha deciso il 22 gennaio 2002 di non esprimere parere.

La relazione è stata depositata il 4 giugno 2002.

Il termine per la presentazione di emendamenti sarà indicato nel progetto di ordine del giorno della tornata nel corso della quale la relazione sarà esaminata.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE riguardo alla facoltà di applicare aliquote di accise ridotte a taluni oli minerali che contengono biocarburanti e ai biocarburanti (COM(2001) 547 – C5-0030/2002 – 2001/0266(CNS))

(Procedura di consultazione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Consiglio (COM(2001)547¹),
 - consultato dal Consiglio a norma dell'articolo 93 del trattato CE (C5-0030/2002),
 - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i problemi economici e monetari e i pareri della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori e della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia (A5-0218/2002),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. invita la Commissione a modificare di conseguenza la sua proposta, in conformità dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE;
 3. invita il Consiglio ad informarlo qualora intenda discostarsi dal testo approvato dal Parlamento;
 4. chiede di essere nuovamente consultato qualora il Consiglio intenda modificare sostanzialmente la proposta della Commissione;
 5. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 217.

Emendamento 1
Considerando 2 bis (nuovo)

(2 bis) Il Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti (COM(2001) 370) constata che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO₂ legate ai trasporti aumenteranno del 50% fino a raggiungere 1.113 miliardi di tonnellate e ritiene che il trasporto stradale sia il principale responsabile di tale fenomeno con l'84% di emissioni di CO₂ imputabili ai trasporti. Per motivi ecologici il Libro bianco chiede pertanto di ridurre la dipendenza dal petrolio (attualmente del 98%) nel settore dei trasporti attraverso l'impiego di carburanti alternativi quali i biocarburanti.

Motivazione

E' previsto un enorme aumento delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti. I biocarburanti sono neutrali dal punto di vista della CO₂ e contribuiscono alla protezione del clima.

Emendamento 2
Considerando 4

(4) La comunicazione della Commissione "Sviluppo sostenibile in Europa per un mondo migliore: strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile" sottolinea il ruolo significativo dei carburanti alternativi, fra cui i biocarburanti, per la lotta contro il cambiamento climatico e per lo sviluppo delle energie pulite.

(4) La comunicazione della Commissione "Sviluppo sostenibile in Europa per un mondo migliore: strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile" sottolinea il ruolo significativo dei carburanti alternativi, fra cui i biocarburanti, per la lotta contro il cambiamento climatico e per lo sviluppo delle energie pulite. ***In tale contesto, va preso in considerazione anche l'olio vegetale puro spremuto a freddo, come l'olio di colza, che non subisce trattamenti chimici e può quindi essere prodotto in modo rispettoso dell'ambiente; inoltre i suoi sottoprodotti contengono***

proteine e possono quindi essere utilizzati come alimento per gli animali.

Motivazione

L'utilizzazione di olio vegetale puro presenta molti vantaggi, tra cui una produzione rispettosa dell'ambiente e spesso locale, la diversificazione del paesaggio e la possibilità di utilizzare i sottoprodotti come alimenti per animali, di cui vi è grande penuria nell'Unione europea.

Emendamento 3

Considerando 4 bis (nuovo)

4 bis. ai fini del rispetto degli obiettivi di sviluppo sostenibile e di protezione dell'ambiente, le scelte politiche legate alla promozione dei biocarburanti debbono essere fatte minimizzando le conseguenze nefaste per l'agricoltura, l'occupazione, e la gestione del territorio.

Motivazione

Si spiega da sé.

Emendamento 4

Considerando 4 bis (nuovo)

(4 bis) Si valuta che nel 2020 il consumo mondiale di petrolio si aggirerà sui 115 milioni di barili al giorno rispetto ai circa 77 milioni di barili al giorno nel 2000. Il 71% della domanda finale di petrolio nel 2020 riguarderà il settore dei trasporti. Inoltre la Commissione prevede che la dipendenza dell'Unione europea dalle importazioni del petrolio passerà dall'attuale 75% a oltre l'85% nel 2020. (L'approvvigionamento petrolifero dell'Unione europea, COM(2000) 631).

Motivazione

La sicurezza dell'approvvigionamento energetico riveste grande importanza nell'Unione europea. I biocarburanti possono essere prodotti nell'Unione europea e contribuiscono alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico.

Emendamento 5
Considerando 7

(7) Bisogna pertanto istituire un sistema comunitario di riduzioni di accise a favore dei biocarburanti, al fine di favorire un migliore funzionamento del mercato interno e offrire un'adeguata certezza del diritto agli Stati membri e agli operatori economici.

(7) Bisogna pertanto istituire un sistema comunitario di riduzioni **e di esenzioni** di accise a favore dei biocarburanti, al fine di favorire un migliore funzionamento del mercato interno e offrire un'adeguata certezza del diritto agli Stati membri e agli operatori economici, **conformemente agli obiettivi intesi a promuovere l'impiego dei biocarburanti.**

Motivazione

La modifica della direttiva 92/81/CEE deve avvenire conformemente alla proposta per la promozione dell'uso dei biocarburanti. Attualmente i biocarburanti puri sono competitivi solo se esenti da accise.

Emendamento 6
Considerando 7 bis (nuovo)

(7 bis) Le condizioni quadro nazionali più favorevoli in materia fiscale devono essere mantenute negli Stati membri in cui già esistono o siano introdotte prima del 1° gennaio 2003, fino al raggiungimento degli obiettivi quantitativi prefissati nella presente direttiva grazie ai biocarburanti prodotti nell'Unione europea.

Motivazione

L'impiego di biocarburanti va incoraggiato laddove possibile, senza che ciò porti a disparità in materia di concorrenza tra gli Stati membri.

Emendamento 7
Considerando 10 bis (nuovo)

(10 bis) Attualmente non tutti i biocarburanti presenti sul mercato soddisfano criteri ambiziosi di efficienza ecologica. Talvolta la loro produzione comporta rilevanti consumi di energia ed

***emissioni di gas nocivi per il clima.
Tuttavia, lo sviluppo tecnologico nel settore non può che apportare miglioramenti. E' necessario pertanto promuovere la ricerca e lo sviluppo tecnologico nel settore della sostenibilità dei biocarburanti.***

Motivazione

A lungo termine l'uso di biocarburanti può rivelarsi valido solo se la loro produzione non richiede troppa energia e non comporta emissioni eccessive di gas a effetto serra. Da qui la necessità di sostenere la ricerca in questo settore.

Emendamento 8

Considerando 16 bis (nuovo)

(16 bis) L'articolo 4, paragrafo 3 della direttiva 92/81 CEE del Consiglio del 19 ottobre 1992 prevede che "il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato per i fini della produzione"; per scrupolo di equità, occorre prevedere che il consumo di biocarburanti all'interno di un'azienda agricola di produzione di biocarburanti non sia considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato ai fini della produzione.

Motivazione

E' giusto che l'esenzione che si applica ai consumi intermedi della filiera del petrolio si applichi anche alla filiera dei biocarburanti.

Emendamento 9

ARTICOLO 1, PARAGRAFO 3) BIS (NUOVO)

Articolo 4, paragrafo 3 (direttiva 92/81/CEE)

3 bis. L'articolo 4, paragrafo 3 è modificato come segue:

3. Il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia

3. Il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia

effettuato per i fini della produzione.

effettuato per i fini della produzione.

Del pari, il consumo di biocarburanti all'interno delle aziende agricole e delle loro organizzazioni professionali di produzione dei biocarburanti non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato per i fini della produzione.

Tuttavia, detto consumo è considerato come un fatto generatore dell'accisa se esso è effettuato per fini non connessi con la produzione e, in particolare, per la propulsione di veicoli a motore.

Tuttavia, detto consumo è considerato come un fatto generatore dell'accisa se esso è effettuato per fini non connessi con la produzione e, in particolare, per la propulsione di veicoli a motore.

Motivazione

E' giusto che l'esenzione che si applica ai consumi intermedi della filiera del petrolio si applichi anche alla filiera dei biocarburanti.

Emendamento 10

ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 2 (direttiva 92/81/CEE)

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

Per i carburanti che soddisfano criteri particolarmente ambiziosi in materia di efficienza ecologica dovrebbero essere fissate aliquote particolarmente basse.

Motivazione

A lungo termine si dovrebbero incentivare in tutta l'Europa soprattutto i biocarburanti che presentano un'elevata efficienza energetica, vale a dire quelli la cui produzione comporta possibilmente pochi gas a effetto serra e riduce al minimo anche altri danni per l'ambiente.

Emendamento 11

ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 2, comma 2 (direttiva 92/81/CEE)

Tuttavia, qualora tali prodotti siano destinati ad essere utilizzati, messi in

soppresso

vendita o utilizzati come carburante, il loro livello d'imposizione non può essere inferiore al 50% dell'importo dell'accisa normale applicata dallo Stato membro sui carburanti corrispondenti.

Motivazione

Un'aliquota d'accisa inferiore al 50 % può in determinati casi costituire un incentivo molto efficace.

Emendamento 12

ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 2, comma 1 (direttiva 92/81/CEE)

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter*, o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE; ***essi possono altresì prevedere una esenzione fiscale totale per i biocarburanti puri.***

Motivazione

La competitività dei biocarburanti nei confronti degli oli minerali deve poter essere garantita dagli Stati membri. Si deve tener conto dei costi di produzione di gran lunga più elevati dei biocarburanti. Le proposte della Commissione frenano le necessarie iniziative di sviluppo e ostacolano investimenti già realizzati e decisioni in materia di investimenti in fase di elaborazione.

Emendamento 13

ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 3 (direttiva 92/81/CEE)

3. Gli Stati membri che, al 1° gennaio 2001, esentavano dall'accisa prodotti costituiti unicamente da biocarburanti possono continuare ad applicare tale esenzione fino al 31 dicembre 2003.

soppresso

Motivazione

Il periodo transitorio non è più necessario a seguito dell'approvazione degli emendamenti 6 e 11 che consentono l'esenzione totale.

Emendamento 14
ARTICOLO 1, PUNTO 4
Articolo 8 quinquies, paragrafo 1 (direttiva 92/81/CEE)

1. I prodotti che sono costituiti da biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono possono beneficiare, sotto controllo fiscale, di una riduzione supplementare di un valore equivalente alla riduzione di cui all'articolo 8 *ter*, quando sono consumati per i trasporti pubblici **locali** di passeggeri, compresi i taxi, e dai veicoli sotto la responsabilità di un'autorità pubblica.

1. I prodotti che sono costituiti da biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono possono beneficiare, sotto controllo fiscale, di una riduzione supplementare di un valore equivalente alla riduzione di cui all'articolo 8 *ter*, quando sono consumati per i trasporti pubblici di passeggeri, compresi i taxi, e dai veicoli sotto la responsabilità di un'autorità pubblica.

Motivazione

L'emendamento si spiega da sé.

Emendamento 15
ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4
Articolo 8 octies (Direttiva 92/81)

Articolo 8 octies

Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 31 dicembre 2003, e quindi ogni dodici mesi, l'elenco delle riduzioni d'accisa applicate conformemente al presente punto II *bis*.

Articolo 8 octies

Gli Stati membri comunicano alla Commissione **e al Parlamento europeo** entro il 31 dicembre 2003, e quindi ogni dodici mesi, l'elenco delle riduzioni d'accisa applicate conformemente al presente punto II *bis*.

Motivazione

È essenziale che anche il Parlamento europeo sia informato, in quanto istituzione che esercita il controllo democratico in seno all'UE.

Emendamento 16
ARTICOLO 1, PUNTO 4
Articolo 8 nonies (direttiva 92/81/CEE)

Entro il 31 dicembre 2007, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali ed ambientali delle riduzioni concesse conformemente al presente punto II bis. Saranno oggetto di una relazione anche le esenzioni e le riduzioni complementari concesse a favore dei biocarburanti secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE. La Commissione presenta, se del caso, proposte per sopprimerle, modificarle o estenderne il campo d'applicazione.”

Entro il 31 dicembre 2007, la Commissione presenta al Consiglio *e al Parlamento* una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali ed ambientali delle riduzioni concesse conformemente al presente punto II bis. Saranno oggetto di una relazione anche le esenzioni e le riduzioni complementari concesse a favore dei biocarburanti secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE. La Commissione presenta, se del caso, proposte per sopprimerle, modificarle o estenderne il campo d'applicazione.”

Motivazione

L'emendamento si spiega da sé.

MOTIVAZIONE

Antefatti

Nel corso degli anni i biocarburanti sono risultati essere un'alternativa chiave ai combustibili fossili. La crisi del petrolio all'inizio degli anni '70 aveva messo in evidenza il problema della dipendenza dall'approvvigionamento esterno di combustibili. Questo fatto, abbinato ai più recenti impegni volti a ridurre le emissioni di gas serra, ha dato un nuovo slancio alla ricerca di alternative ai combustibili fossili.

Pertanto, nel suo Libro verde "Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico", la Commissione stabilisce come obiettivo la sostituzione del 20% del petrolio con combustibili alternativi nel settore dei trasporti stradali entro il 2020. Per far fronte a questo impegno viene vivamente raccomandata la promozione di biocarburanti.

Tuttavia attualmente i biocarburanti sono scarsamente utilizzati, soprattutto per il fatto che la loro produzione è costosa. La Commissione valuta che il costo aggiuntivo dei biocarburanti è dell'ordine di 300 € per 1.000 litri di carburante convenzionale sostituito. Pertanto, in base ai calcoli della Commissione, per rendere competitivi i biocarburanti rispetto al gasolio e alla benzina convenzionali, il prezzo del petrolio dovrebbe salire a circa 70 € al barile. Con un prezzo corrente del petrolio dell'ordine di 20 USD per barile (febbraio 2002), lo svantaggio è evidente.

Le riduzioni fiscali sono essenziali se si vuole superare questo handicap competitivo nei confronti dei carburanti tradizionali. Non è nuova infatti l'idea di un trattamento fiscale agevolato a favore dei biocarburanti. Già nel 1992 la Commissione aveva suggerito (nella cosiddetta proposta Scrivener) un trattamento fiscale preferenziale per i biocarburanti di origine agricola. Tale proposta non è stata però adottata dal Consiglio. Tuttavia, gli Stati membri possono presentare individualmente domanda per applicare un'aliquota ridotta per i biocarburanti. Finora sei paesi hanno introdotto un'esenzione totale o parziale per i biocarburanti.

Al fine di attuare la sua strategia, la Commissione propone due direttive. La prima definisce una "miscelazione obbligatoria" dei carburanti nel settore dei trasporti, fissando obiettivi a medio termine per la quota di mercato di biocarburanti quale percentuale della benzina e del gasolio venduti. L'obiettivo per il 2005 è del 2%, con un aumento annuo fino a raggiungere il 5,75% nel 2010. La seconda direttiva riguarda l'imposizione fiscale dei biocarburanti che modificherà la direttiva sugli oli minerali del 1992 in due modi: a) assimilando i carburanti prodotti dalla biomassa agli "oli minerali" e b) riservando un trattamento fiscale preferenziale a questi *biocarburanti*.

Un approccio trasparente e centralizzato rispetto a un approccio parallelo e decentrato

Mentre le proposte della Commissione considerano i biocarburanti come un'unica alternativa tra le varie alternative ai combustibili fossili, il concetto di biocarburanti copre in realtà tutta una gamma di prodotti e di opzioni di produzione. In particolare dovrebbe essere fatta una distinzione tra due approcci divergenti. Da un lato, vi è quello che il vostro relatore definisce l'approccio *puro olio vegetale* e, dall'altro, l'approccio *misto biocarburanti/combustibili fossili*.

La Commissione dimostra una netta preferenza per quest'ultimo approccio che sarà integrato nella maniera più graduale possibile nell'attuale quadro economico di distribuzione. In termini pratici ciò significa che saranno favoriti quei biocarburanti che sono "compatibili al 100%" e *miscelabili* con la benzina e il diesel. Tuttavia, dal punto di vista della produzione, questo approccio è più complesso in quanto richiede trasformazioni chimiche e un elevato apporto energetico per rendere gli oli vegetali compatibili con i carburanti convenzionali. Ciò porterà allo sviluppo di vasti complessi di raffinazione centralizzati. Inoltre, se questo approccio può utilizzare l'attuale rete di distribuzione, esso non dà tuttavia ai singoli automobilisti la sensazione di contribuire attivamente a rendere più sostenibile l'uso delle autovetture.

L'approccio *misto biocarburanti/combustibili fossili* presenta vantaggi quanto agli obiettivi a medio termine (il 5,75% della quota di mercato nel 2010) poiché l'introduzione nel mercato sarebbe trasparente per l'utilizzatore finale e non richiederebbe un adattamento dei motori degli autoveicoli.

L'approccio *olio vegetale puro* è tecnicamente meno impegnativo per il produttore (nessun processo chimico e la pressione a freddo comporta un scarso consumo energetico), richiede tuttavia una rete di distribuzione separata e modifiche degli attuali motori diesel (che possono ancora utilizzare il gasolio). Grazie alla sua natura non tossica e alla possibilità di utilizzare piccole unità di raffinazione, probabilmente questo approccio produrrebbe a lungo termine maggiori vantaggi in termini di sviluppo regionale, di equilibrio ambientale e di creazione di posti di lavoro.

Inoltre, la promozione di oli vegetali puri creerà una maggiore consapevolezza in materia ambientale tra la popolazione, oltre a maggiori vantaggi ambientali, ivi compresa la prevenzione dell'inquinamento delle acque freatiche, e presenterà un valido punto di partenza per la transizione verso un futuro settore dei trasporti con forme pure di energia. L'industria agricola trarrà altresì vantaggio da questo approccio. Grazie all'esenzione fiscale sarà possibile far funzionare bus, taxi e vetture private esclusivamente con olio vegetale puro. Come per altre forme di energia rinnovabile, la produzione di olio vegetale è decentrata. Al fine di ridurre al minimo il trasporto di petrolio e concentrati, sarà più efficace affidare la produzione alla comunità locale utilizzatrice consentendole in tal modo di trarre vantaggi economici.

Approccio fiscale differenziato

Pur ritenendo che a lungo termine l'approccio *olio vegetale puro* potrebbe produrre i maggiori vantaggi economici, sociali ed ambientali, il vostro relatore riconosce che da solo questo approccio non consentirà di raggiungere gli obiettivi a medio termine. Pertanto, dovrebbero essere promossi entrambi gli approcci; in considerazione però dei maggiori ostacoli iniziali cui deve far fronte l'approccio *olio vegetale puro*, quest'ultimo dovrebbe ottenere incentivi addizionali.

Il vostro relatore concorda con la proposta della Commissione, secondo cui gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di introdurre una riduzione fiscale del 50% sull'intera produzione di biocarburanti, tuttavia egli è altresì a favore dell'introduzione di un trattamento fiscale differenziato nell'ambito della categoria dei biocarburanti per i prodotti sulla base dell'approccio sopradescritto. Pertanto, i biocarburanti prodotti in un modo più rispettoso dell'ambiente dovrebbero beneficiare di maggiori riduzioni fiscali.

La proposta della Commissione introduce una serie di nuovi codici di prodotti nella definizione di “oli minerali”, al fine di applicare loro le norme fiscali definite nella direttiva 92/81/CE. Il vostro relatore propone di creare una distinzione nell’ambito di questa serie di prodotti introducendo la categoria degli **oli vegetali puri** (*oli commestibili*, codici NC 1507-1516) e la categoria degli **oli vegetali /oli animali chimicamente modificati** (codici NC 1516-1518).

Infine, il vostro relatore propone di prevedere un trattamento fiscale differenziato per la categoria degli **oli vegetali puri** modificando l’articolo 4.3 della direttiva sull’esenzione fiscale totale per gli oli consumati nel luogo di produzione. Egli ritiene che ciò potrebbe costituire un incentivo all’utilizzazione e allo sviluppo di oli vegetali puri.

17 aprile 2002

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AGRICOLTURA E LO SVILUPPO RURALE

destinato alla commissione per i problemi economici e monetari

sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE riguardo alla facoltà di applicare aliquote di accise ridotte a taluni oli minerali che contengono biocarburanti e ai biocarburanti
(COM(2001) 547 – C5-0030/2002 – 2001/0266(CNS))

Relatore per parere: Dominique F.C. Souchet

PROCEDURA

Nella riunione del 19 febbraio 2002 la commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale ha nominato relatore per parere Dominique F.C. Souchet.

Nelle riunioni del 15 e 17 aprile 2002 ha esaminato il progetto di parere.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato gli emendamenti in appresso all'unanimità.

Erano presenti al momento della votazione Joseph Daul (presidente), Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf (vicepresidente), Albert Jan Maat (vicepresidente), María Rodríguez Ramos (vicepresidente), Dominique F.C. Souchet (relatore per parere), Gordon J. Adam, Danielle Auroi, Alexandros Baltas (in sostituzione di Vincenzo Lavarra), Carlos Bautista Ojeda, Sergio Berlato, Niels Busk, Arlindo Cunha, Michl Ebner, Francesco Fiori, Jean-Claude Fruteau, Georges Garot, Lutz Goepel, Willi Görlach, Liam Hyland, Salvador Jové Peres, Hedwig Keppelhoff-Wiechert, Heinz Kindermann, Astrid Lulling (in sostituzione di Christos Folias), Xaver Mayer, Jan Mulder (in sostituzione di Giovanni Procacci), Karl Erik Olsson, Neil Parish, Ioannis Patakis (in sostituzione di Dimitrios Koulourianos), Mikko Pesälä, Christa Prets (in sostituzione di María Izquierdo Rojo), Encarnación Redondo Jiménez, Agnes Schierhuber, Robert William Sturdy e Eurig Wyn (in sostituzione di Giorgio Celli).

BREVE GIUSTIFICAZIONE

OSSERVAZIONI GENERALI

Lo sviluppo dei biocarburanti s'iscrive in una duplice prospettiva:

-da un lato, quella di una strategia di riduzione della dipendenza energetica dell'Unione europea nei confronti di un numero ridotto di paesi esportatori di petrolio, in particolare del Medio Oriente;

-dall'altro, quella degli sforzi che i paesi europei firmatari del Protocollo di Kyoto si sono impegnati a compiere allo scopo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra.

Tenendo conto di questi due obiettivi, il Libro verde della Commissione intitolato " Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico" propone per il 2020 l'obiettivo del 20% di carburanti di sostituzione nel settore dei trasporti stradali.

Questo obiettivo è assai ambizioso: in effetti, i settori industriali automobilistico e petrolifero hanno accumulato in oltre un secolo un'immensa esperienza e giganteschi volumi di produzione in soluzioni "tutto petrolio", cosicché è difficile che un'innovazione ad essi estranea possa sfondare e conquistarsi un posto nel mercato. È pertanto giustificato che gli Stati membri ricorrano a una fiscalità differenziata per rendere competitive, perlomeno nella loro fase di avviamento, altre soluzioni.

Si tratta senz'altro di un aiuto di avviamento, poiché se è vero che i biocarburanti sono attualmente penalizzati da un sovraccosto di 0,30 € al litro, tale penalizzazione è destinata a ridursi nei prossimi anni: il prezzo del petrolio dovrebbe aumentare in funzione della sua scarsità e dello sfruttamento di giacimenti petroliferi dall'accesso più costoso, e il prezzo dei biocarburanti verrà ridotto mano a mano che scenderà il prezzo delle materie prime agricole e che le economie di scala e la curva d'esperienza torneranno a vantaggio della filiera dei biocarburanti.

Oltre a questo aiuto di avviamento, tre ragioni militano a favore di un'imposizione differenziale permanente dei biocarburanti rispetto a gli idrocarburi fossili ai quali possono sostituirsi nel trasporto stradale:

-La durabilità: i biocarburanti sono una fonte di energia rinnovabile, mentre gli idrocarburi fossili non lo sono. Il consumo di risorse non rinnovabili è un'esternalità di cui conviene imputare il costo, mediante una soprattassazione appropriata, ai prodotti derivati dagli idrocarburi fossili.

-Il contributo alla lotta contro l'effetto serra: i biocarburanti sono neutri dal punto di vista del rilascio di CO₂, poiché il carbonio che contengono è stato preventivamente prelevato nell'atmosfera grazie alla fotosintesi della pianta coltivata. Il destoccaggio di carbonio fossile è un'esternalità della filiera del petrolio alla quale conviene imputare tale costo mediante una imposizione appropriata. È di questa argomentazione che si è tenuto conto, e con un costo fiscale comparabile, per applicare sgravi fiscali ai carburanti senza piombo, il che ha consentito di accelerarne la diffusione.

-La preferenza comunitaria: i biocarburanti prodotti a partire da culture comunitarie sono indigeni al 100%, contribuendo pertanto da un lato alla minore dipendenza energetica dell'Unione, dall'altro a fornire uno sbocco a produzioni agricole dell'Unione. Inoltre, le filiere di produzione di biocarburanti hanno come prodotti derivati materie ricche in proteine vegetali che contribuiscono a ridurre il notevole deficit dell'UE in questo settore essenziale.

La tassazione differenziale permanente dei biocarburanti non farà quindi che ristabilire la verità economica imputando alla filiera del petrolio le esternalità che essa fa sopportare all'economia. Non era del resto nelle intenzioni del legislatore che i biocarburanti fossero tassati come i prodotti petroliferi fossili, poiché nella maggior parte degli Stati membri l'accisa in questione si chiama "tassa sui prodotti petroliferi", il che non riguarda i biocarburanti; quanto alla direttiva 92/81/CEE, che la proposta di direttiva presentata al nostro esame intende modificare, essa riguarda la "armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali" e nemmeno questo concerne i biocarburanti.

L'obiettivo è di applicare alle fonti di energia rinnovabili le disposizioni applicate a taluni prodotti che beneficiano già di una fiscalità più favorevole (GPL, GNV, benzine senza piombo) o di un'esenzione fiscale (i veicoli elettrici), in ragione del loro contributo alla riduzione dell'effetto serra.

CONTENUTO DELLA PROPOSTA

La Commissione propone di modificare la direttiva 92/81/CEE, che armonizza le strutture delle accise sugli oli minerali e definisce i casi di esenzioni obbligatorie e i casi in cui gli Stati membri hanno la possibilità di applicare aliquote ridotte. Le modifiche proposte consentirebbero, entro il 31 dicembre 2010, di autorizzare gli Stati membri a detassare fino al 50% i prodotti costituiti da o contenenti i biocarburanti o prodotti derivati dalla biomassa.

CONCLUSIONI

Nel complesso, la proposta fiscale della Commissione costituisce un progresso interessante che, unito all'obbligo di commercializzare una percentuale minima di biocarburanti nei carburanti distribuiti per i trasporti stradali, dovrebbe contribuire a consentire all'UE di raggiungere l'obiettivo del 20% di carburanti di sostituzione nel 2020. Tuttavia, la vostra relatrice per parere propone di rendere tale pacchetto fiscale ancora più efficace apportandovi un certo numero di modifiche.

EMENDAMENTI

La commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale invita la commissione per i problemi economici e monetari, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 5 bis (nuovo)

(5bis) I settori di produzione di biocarburanti hanno come prodotti derivati materie ricche di proteine vegetali utilizzabili nell'alimentazione animale così da contribuire a ridurre il notevole deficit dell'UE sotto questa voce.

Motivazione

La produzione di proteine foraggere in prodotti derivati dai biocarburanti (panelli nel caso degli oli vegetali e burlanda nel caso di etanolo a base di cereali) è un vantaggio importante dal momento che il deficit dell'UE, pari al 75% del suo fabbisogno, è ulteriormente aggravato dal divieto delle farine animali nell'alimentazione animale.

Emendamento 2
Considerando 6

(6) I prezzi relativi dei prodotti energetici sono parametri chiave delle politiche comunitarie in materia di ambiente, energia e trasporti. Poiché i biocarburanti sono soggetti ad imposizione in virtù della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali, un'adeguata differenziazione delle aliquote consentirebbe di sviluppare la filiera dei biocarburanti attenuando il sovraccosto di produzione di questi prodotti nei confronti dei carburanti e combustibili fossili.

(6) I prezzi relativi dei prodotti energetici sono parametri chiave delle politiche comunitarie in materia di ambiente, energia e trasporti. Poiché i biocarburanti sono soggetti ad imposizione in virtù della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali, un'adeguata differenziazione delle aliquote consentirebbe di sviluppare la filiera dei biocarburanti attenuando il sovraccosto di produzione di questi prodotti nei confronti dei carburanti e combustibili fossili ***e ristabilendo la verità economica col far sopportare al***

¹ Non ancora pubblicato in GU.

settore petrolifero le esternalità che gli sono imputabili.

Motivazione

Conviene introdurre in tale considerando la nozione di esternalità, poiché è tale nozione che giustifica il principio di un'imposizione differenziata dei carburanti rinnovabili.

Emendamento 3

Considerando 12

(12) Sono necessarie misure specifiche per i trasporti pubblici locali di passeggeri, compresi i taxi, e per i veicoli sotto la responsabilità di un'autorità pubblica. ***È inoltre necessario un periodo transitorio per i biocarburanti utilizzati allo stato puro che, al 1° gennaio 2001, beneficiavano di un'esenzione totale.***

(12) Sono necessarie misure specifiche per i trasporti pubblici locali di passeggeri, compresi i taxi, e per i veicoli sotto la responsabilità di un'autorità pubblica.

Motivazione

È necessario che i biocarburanti utilizzati allo stato puro possano continuare a beneficiare dell'esenzione fiscale, e ciò per garantire la loro competitività rispetto agli olii minerali.

Emendamento 4

Considerando 12 bis (nuovo)

(12 bis) Data l'importanza che i biocarburanti rivestono per l'ambiente, i consumatori e i produttori, e al fine di garantire la loro competitività rispetto agli olii minerali, i biocarburanti utilizzati allo stato puro che al 1° gennaio 2001 beneficiavano di un'esenzione totale continuano a beneficiare di tale esenzione.

Motivazione

L'introduzione di un periodo transitorio ostacolerebbe gli sforzi intesi a promuovere la produzione e l'uso del biodiesel e vanificherebbe le iniziative già avviate dagli Stati membri.

Emendamento 5
Considerando 14

(14) ***Occorre limitare la durata delle*** riduzioni delle aliquote di accisa ***per poterne seguire l'applicazione.***

(14) ***Le*** riduzioni delle aliquote di accisa ***devono essere concesse per un periodo illimitato, in modo da incentivare le necessarie iniziative di sviluppo.***

Motivazione

Il fatto di limitare la durata delle riduzioni delle aliquote di accisa frenerebbe gli investimenti e le decisioni di investimento in atto.

Emendamento 6
Considerando 15

(15) ***Un programma pluriennale di una durata massima di sei anni risponde alle esigenze di pianificazione dei progetti di investimento nei settori in oggetto.***

soppresso

Motivazione

Dato che le esternalità della filiera del petrolio sono senza limiti nel tempo, il principio dell'imposizione differenziale dei carburanti rinnovabili ha un valore permanente. Pertanto tale considerando va soppresso.

Emendamento 7
Considerando 16

(16) ***Alcuni*** biocarburanti, quando sono destinati ad essere usati come carburante o come combustibile, e allo scopo di farli rientrare nel campo di applicazione della direttiva 92/12/CEE del 25 febbraio 1992, relativa al regime generale, alla detenzione, alla circolazione ed ai controlli dei prodotti soggetti ad accisa, ***devono essere*** assimilati

(16) ***E' invalsa l'abitudine che i*** biocarburanti, quando sono destinati ad essere usati come carburante o come combustibile, e allo scopo di farli rientrare nel campo di applicazione della direttiva 92/12/CEE del 25 febbraio 1992, relativa al regime generale, alla detenzione, alla circolazione ed ai controlli dei prodotti

agli oli minerali. ***Le modalità di esecuzione devono permettere di determinare a livello comunitario che cosa s'intenda per prodotti destinati ad essere utilizzati come carburante o come combustibile.***

soggetti ad accisa, ***siano*** assimilati agli oli minerali.

Motivazione

Non è corretto dire che i biocarburanti rinnovabili debbano essere assimilati a degli oli minerali: tale estensione è stata decisa unicamente per ampliare la base fiscale.

Emendamento 8
Considerando 16 bis (nuovo)

(16 bis) L'articolo 4, paragrafo 3 della direttiva 92/81 CEE del Consiglio del 19 ottobre 1992 prevede che "il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato per i fini della produzione"; per scrupolo di equità, occorre prevedere che il consumo di biocarburanti all'interno di un'azienda agricola di produzione di biocarburanti non sia considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato ai fini della produzione.

Motivazione

E' giusto che l'esenzione che si applica ai consumi intermedi della filiera del petrolio si applichi anche alla filiera dei biocarburanti.

Emendamento 9
ARTICOLO 1, PARAGRAFO 3) BIS (NUOVO)

Articolo 4, paragrafo 3 (direttiva 92/81/CEE)

3 bis. L'articolo 4, paragrafo 3 è modificato come segue:

3. Il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia

3. Il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia

effettuato per i fini della produzione.

Tuttavia, detto consumo è considerato come un fatto generatore dell'accisa se esso è effettuato per fini non connessi con la produzione e, in particolare, per la propulsione di veicoli a motore.

effettuato per i fini della produzione.

Del pari, il consumo di biocarburanti all'interno delle aziende agricole e delle loro organizzazioni professionali di produzione dei biocarburanti non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato per i fini della produzione.

Tuttavia, detto consumo è considerato come un fatto generatore dell'accisa se esso è effettuato per fini non connessi con la produzione e, in particolare, per la propulsione di veicoli a motore.

Motivazione

E' giusto che l'esenzione che si applica ai consumi intermedi della filiera del petrolio si applichi anche alla filiera dei biocarburanti.

Emendamento 10 ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4) - II BIS -

Articolo 8 ter

Durante il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2010, salvo il disposto dell'articolo 8 septies, gli Stati membri possono applicare un'aliquota di accisa ridotta, sotto controllo fiscale, ai prodotti soggetti ad accisa di cui all'articolo 2 quando questi sono costituiti da uno o più dei biocarburanti seguenti o li contengono:

Gli Stati membri possono applicare un'aliquota di accisa ridotta, sotto controllo fiscale, ai prodotti soggetti ad accisa di cui all'articolo 2 quando questi sono costituiti da uno o più dei biocarburanti seguenti o li contengono ***ovvero accordare un'esenzione fiscale qualora si tratti di biocarburanti utilizzati allo stato puro a condizione che questi biocarburanti siano stati prodotti nell'Unione europea con una materia prima d'origine europea.***

Motivazione

Non vi è una ragione particolare di voler limitare nel tempo la fiscalizzazione differenziata, dal momento che le esternalità della filiera del petrolio continueranno dopo il 2010. Del resto, è necessario precisare che i biocarburanti devono essere originari dell'Unione europea, altrimenti, da un lato, l'UE non potrebbe contabilizzare i guadagni in fatto di gas a effetto serra realizzati nei suoi sforzi per onorare i suoi impegni di Kyoto, dall'altro, questa direttiva non contribuirebbe all'obiettivo della riduzione della dipendenza energetica e della dipendenza nei confronti delle proteine foraggere.

Una limitazione nel tempo di un tasso d'imposizione favorevole contrasta con l'obiettivo della crescita necessaria da parte dei biocarburanti sul mercato. Le iniziative di sviluppo necessarie sarebbero frenate, mentre gli investimenti già intrapresi nonché le decisioni in sospeso in materia d'investimento sarebbero bloccati.

Emendamento 11

ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4)

Punto II bis. Riduzioni per i biocarburanti

Articolo 8 quater, paragrafo 2 (direttiva 92/81/CEE)

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

Tuttavia, qualora tali prodotti siano destinati ad essere utilizzati, messi in vendita o utilizzati come carburante, il loro livello d'imposizione non può essere inferiore al 50% dell'importo dell'accisa normale applicata dallo Stato membro sui carburanti corrispondenti.

Per "livello d'imposizione s'intende l'importo totale di imposte indirette, percepito ad eccezione dell'imposta sul valore aggiunto, calcolato direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotto consumata.

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE. ***Gli Stati membri possono concedere un'esenzione totale per i biocarburanti utilizzati allo stato puro.***

soppresso

Per "livello d'imposizione s'intende l'importo totale di imposte indirette, percepito ad eccezione dell'imposta sul valore aggiunto, calcolato direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotto consumata.

Motivazione

Gli Stati membri devono essere in grado di promuovere la competitività dei biocarburanti rispetto agli olii minerali. Nel caso dei biocarburanti occorre tener conto dei costi di produzione particolarmente elevati. Le proposte della Commissione ostacolano le necessarie iniziative di sviluppo e frenano gli investimenti già intrapresi e le future decisioni di investimento.

Emendamento 12

ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4)

Punto II bis. Riduzioni per i biocarburanti

Articolo 8 quater, paragrafo 3 (direttiva 92/81/CEE)

3. Gli Stati membri che, al 1° gennaio 2001, esentavano dall'accisa prodotti costituiti unicamente da biocarburanti possono continuare ad applicare tale esenzione **fino al 31 dicembre 2003**.

3. Gli Stati membri che, al 1° gennaio 2001, esentavano dall'accisa prodotti costituiti unicamente da biocarburanti possono continuare ad applicare tale esenzione.

Motivazione

Il fatto di limitare la durata dell'esenzione frenerebbe le iniziative già avviate dagli Stati membri e ostacolerebbe gli investimenti già intrapresi e quelli futuri. Per realizzare gli obiettivi della direttiva in esame tenendo conto degli aspetti connessi alle politiche in materia di ambiente, energia, agricoltura e mercato del lavoro, è necessario poter continuare ad applicare esenzioni fiscali.

Emendamento 13

ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4) - II BIS -

Articolo 8 sexties

Le riduzioni di accise attuate dagli Stati membri **sono** modulate in funzione dell'evoluzione dei corsi delle materie prime, affinché dette riduzioni **non conducano ad una sovracompensazione dei costi addizionali legati alla produzione di biocarburanti, in caso di aumento durevole dei prezzi del petrolio greggio.**

Le riduzioni di accise attuate dagli Stati membri **possono essere** modulate in funzione dell'evoluzione dei corsi delle materie prime **petrolifere e agricole, dei costi industriali, e del valore economico attribuito alle esternalità delle filiere del petrolio**, affinché dette riduzioni **riflettano per quanto possibile la verità economica facendo sopportare alla filiera del petrolio le esternalità che sono imputabili a quest'ultima.**

La modulazione dipende dalle variazioni

delle quotazioni del petrolio greggio nei dodici mesi precedenti. Queste variazioni sono valutate applicando il tasso medio mensile del petrolio denominato "Brent datato".

Motivazione

Non è il caso di obbligare gli Stati membri a praticare una siffatta indicizzazione, poiché questi potranno preferire delle aliquote d'accise fisse; qualora tuttavia desiderino applicare tale formula, questo non è il solo prezzo del petrolio di cui si debba tener conto, bensì vale l'insieme dei parametri della comparazione tra filiera del petrolio e filiera dei biocarburanti.

23 maggio 2002

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA POLITICA DEI CONSUMATORI

destinato alla commissione per i problemi economici e monetari

sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE riguardo alla facoltà di applicare aliquote di accise ridotte a taluni oli minerali che contengono biocarburanti e ai biocarburanti
(COM(2001) 547 – C5-0030/2002 – 2001/0266(CNS))

Relatore per parere: Hans Kronberger

PROCEDURA

Nella riunione del 19 febbraio 2002 la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori ha nominato relatore per parere Hans Kronberger.

Nelle riunioni del 22 aprile 2002 e 23 maggio 2002 ha esaminato il progetto di parere.

In quest'ultima riunione ha approvato gli emendamenti in appresso con 10 voti favorevoli, 7 contrari e 0 astensioni.

Erano presenti al momento della votazione Caroline F. Jackson (presidente), Mauro Nobilia e Anneli Hulthén (vicepresidenti), Hans Kronberger (relatore per parere), María del Pilar Ayuso González, Hans Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Avril Doyle, Marialiese Flemming, Bernd Lange, Paul A.A.J.G. Lannoye (in sostituzione di Hiltrud Breyer), Peter Liese, Eluned Morgan (in sostituzione di David Robert Bowe), Emilia Franziska Müller, Riitta Myller e Dagmar Roth-Behrendt.

BREVE GIUSTIFICAZIONE

I. Antefatti

I biocarburanti si possono ottenere in svariate maniere e presentano un'alternativa particolarmente favorevole all'ambiente rispetto ai combustibili fossili.

Anche la Commissione sottolinea nella sua comunicazione (COM(2001) 547) che “in teoria i biocarburanti rappresentano un'alternativa ideale visto che, quando sono ottenuti da prodotti agricoli coltivati nell'UE, sono una risorsa autoctona praticamente al 100% e neutrale in termini di CO₂, in quanto il loro tenore di carbonio era stato catturato in precedenza dall'atmosfera.”

L'utilizzazione dei biocarburanti contribuirebbe innanzitutto a ridurre le emissioni di gas a effetto serra, nocive per l'ambiente, legate ai trasporti e ad onorare gli impegni del Protocollo di Kyoto. Nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti (COM(2001) 370) la Commissione constata che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO₂ causate dai trasporti aumenteranno del 50% e ritiene responsabile di tale fenomeno il trasporto stradale. Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti esige pertanto che venga ridotta la dipendenza dal petrolio utilizzando biocarburanti. L'utilizzazione dei biocarburanti consentirà di ridurre circa 2-2.5 t CO₂/1000 l (COM(2001) 547).

Per quanto concerne la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, la Commissione prevede che la dipendenza dell'UE dalle importazioni di petrolio aumenterà dall'attuale 75% a oltre l'85% nel 2020 (COM(2000) 631). Nel 2020 il 71% della domanda finale di petrolio riguarderà il settore dei trasporti. Le difficoltà di approvvigionamento registratesi negli ultimi anni hanno messo in evidenza l'instabilità del prezzo del greggio e la rapidità con cui un prezzo elevato di greggio può portare a problemi economici e sociali. Grazie alla loro diversificazione, i biocarburanti contribuiscono a stabilizzare le condizioni e quindi ad accrescere la sicurezza dell'approvvigionamento.

I biocarburanti creano inoltre nuove fonti di reddito nell'agricoltura. Da studi condotti dalla Commissione emerge un impatto sull'occupazione compreso tra i 16 e i 26 posti di lavoro per 1000 tonnellate di unità di petrolio greggio/anno. In tal modo anche nei paesi candidati all'adesione si apriranno nuove possibilità. Nel quadro della politica agricola comune sono tuttavia necessari orientamenti chiari per una produzione sostenibile di materie prime destinate alla produzione di biocarburanti, per garantire il beneficio ecologico anche nella produzione.

La stessa Commissione constata nella sua comunicazione (COM(2001) 547) che “la promozione dell'uso dei biocarburanti nell'UE è senza dubbio auspicata a livello politico per motivi di sviluppo sostenibile, riduzione delle emissioni di CO₂, sicurezza dell'approvvigionamento e ricadute positive sullo sviluppo rurale e sulla politica per l'agricoltura”.

II. Osservazioni

La comunicazione della Commissione sui carburanti alternativi per il trasporto stradale e su una serie di misure per promuovere l'uso dei biocarburanti (COM(2001) 547) contiene due

proposte: la proposta di direttiva sulla promozione dell'uso dei biocarburanti nei trasporti e la proposta di direttiva recante modifica della direttiva 92/81/CEE. La modifica della direttiva 92/81/CEE intende creare un quadro giuridico comunitario per ridurre le aliquote di accise per i biocarburanti nonché uno strumento per accrescere gradualmente la quota di biocarburanti conformemente agli obiettivi fissati.

Nella modifica della direttiva 92/81/CEE, la Commissione prevede la possibilità di ridurre le accise sui biocarburanti del 50%. Tuttavia, per continuare a garantire la competitività dei biocarburanti puri e potenziare l'impiego dei biocarburanti, attualmente si rende necessaria una totale esenzione fiscale, tenuto conto dei costi di produzione più elevati dei biocarburanti. Una riduzione delle accise limitata al 50% frenerebbe lo sviluppo del mercato dei biocarburanti e renderebbe non redditizia la produzione di carburanti puri. Gli Stati membri che hanno già introdotto disposizioni fiscali più favorevoli e i relativi programmi, dovrebbero poterli mantenere ai fini dell'auspicato ampliamento della produzione dei biocarburanti. Nel quadro degli obiettivi fissati, a prescindere da una scadenza precisa, andrebbe perlomeno garantito un adeguato periodo di ammortamento di 9 anni.

La Commissione propone un adeguamento della riduzione delle accise in funzione dell'andamento dei prezzi del petrolio greggio per evitare una sovracompensazione dei costi addizionali. Tale adeguamento dovrebbe riferirsi tuttavia a quei parametri che incidono sui costi di produzione dei biocarburanti. Per un adeguamento della riduzione delle aliquote di accise ciascuno Stato membro dovrebbe pertanto avvalersi di indicatori che riflettano in modo adeguato e obiettivo i costi di produzione dei biocarburanti.

Dovrebbe essere inoltre effettuata un'analisi della reale situazione dei biocarburanti nei singoli Stati membri e nell'Unione europea nel suo insieme, che servirebbe da base per ulteriori misure.

EMENDAMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori invita la commissione per i problemi economici e monetari, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 2 bis (nuovo)

(2 bis) Il Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti (COM(2001) 370) constata che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO₂ legate ai trasporti aumenteranno del 50% fino a raggiungere 1.113 miliardi di tonnellate e

¹ GUC

ritiene che il trasporto stradale sia il principale responsabile di tale fenomeno con l'84% di emissioni di CO₂ imputabili ai trasporti. Per motivi ecologici il Libro bianco chiede pertanto di ridurre la dipendenza dal petrolio (attualmente del 98%) nel settore dei trasporti attraverso l'impiego di carburanti alternativi quali i biocarburanti.

Motivazione

E' previsto un enorme aumento delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti. I biocarburanti sono neutrali dal punto di vista della CO₂ e contribuiscono alla protezione del clima.

Emendamento 2

Considerando 4 bis (nuovo)

(4 bis) Si valuta che nel 2020 il consumo mondiale di petrolio si aggirerà sui 115 milioni di barili al giorno rispetto ai circa 77 milioni di barili al giorno nel 2000. Il 71% della domanda finale di petrolio nel 2020 riguarderà il settore dei trasporti. Inoltre la Commissione prevede che la dipendenza dell'Unione europea dalle importazioni del petrolio passerà dall'attuale 75% a oltre l'85% nel 2020. (L'approvvigionamento petrolifero dell'Unione europea, COM(2000) 631).

Motivazione

La sicurezza dell'approvvigionamento energetico riveste grande importanza nell'Unione europea. I biocarburanti possono essere prodotti nell'Unione europea e contribuiscono alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico.

Emendamento 3
Considerando 5 bis (nuovo)

(5 bis) Il maggiore uso dei biocarburanti deve essere accompagnato da un'analisi accurata delle incidenze sull'ambiente a livello di coltura, lavorazione e consumo delle materie prime. Un maggiore impiego dei biocarburanti si giustifica solo se le incidenze sull'ambiente presentano chiari vantaggi rispetto all'impiego dei carburanti tradizionali. Vanno esaminati in particolare l'uso delle superfici, l'intensificazione dell'agricoltura, il confronto rispetto a un'utilizzazione alternativa sostenibile delle superfici, la protezione delle acque, il rendimento energetico, il potenziale dei gas a effetto serra, il comportamento nella combustione e la formazione di particolati.

Motivazione

Si spiega da sé.

Emendamento 4
Considerando 6 bis (nuovo)

(6 bis) Al fine di conseguire gli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile e in particolare di rallentare i cambiamenti climatici, si avverte la necessità di differenziare i prezzi dei carburanti al fine di internalizzare i loro costi ecologici, sociali ed economici. Il cambiamento a lungo termine nell'Unione europea dovrebbe basarsi su un riesame a breve termine dell'attuale quadro giuridico.

Motivazione

Un maggiore uso dei biocarburanti è vitale per l'UE perché riduce le emissioni di gas a effetto serra, aumenta l'autosufficienza ed ha un impatto positivo - sociale ed economico - sulla società. Le attuali proposte per la promozione dei biocarburanti sono sufficienti a breve termine. A lungo termine è necessario migliorare il meccanismo dei prezzi per promuovere la sostenibilità nei settori dell'energia e dei trasporti..

Emendamento 5
Considerando 7

(7) Bisogna pertanto istituire un sistema comunitario di riduzioni di accise a favore dei biocarburanti, al fine di favorire un migliore funzionamento del mercato interno e offrire un'adeguata certezza del diritto agli Stati membri e agli operatori economici.

(7) Bisogna pertanto istituire un sistema comunitario di riduzioni **e di esenzioni** di accise a favore dei biocarburanti, al fine di favorire un migliore funzionamento del mercato interno e offrire un'adeguata certezza del diritto agli Stati membri e agli operatori economici, **conformemente agli obiettivi intesi a promuovere l'impiego dei biocarburanti.**

Motivazione

La modifica della direttiva 92/81/CEE deve avvenire conformemente alla proposta per la promozione dell'uso dei biocarburanti. Attualmente i biocarburanti puri sono competitivi solo se esenti da accise.

Emendamento 6
Considerando 8 bis (nuovo)

(8 bis) Il Libro bianco dell'Unione europea "Energia per il futuro: le fonti energetiche rinnovabili" (COM(97) 599) fissa come obiettivo generale il raddoppio delle fonti energetiche rinnovabili dall'attuale 6% al 12% entro il 2010. La Commissione sottolinea inoltre nel Libro bianco che una maggiore utilizzazione dei biocarburanti liquidi, conformemente agli obiettivi del Libro bianco, può essere ottenuta soltanto attraverso notevoli agevolazioni fiscali e sovvenzioni alla produzione di materie prime. La Commissione ritiene altresì che una quota di mercato del 2% per i biocarburanti e i biocombustibili liquidi potrebbe ancora essere considerata una fase pilota.

Motivazione

Il quadro giuridico deve essere conforme agli obiettivi del Libro bianco “Energia per il futuro: le fonti energetiche rinnovabili”.

Emendamento 7
Considerando 11 bis (nuovo)

(11 bis) Gli Stati membri in cui già esistono le condizioni quadro fiscali più favorevoli possono mantenerle fino al momento in cui viene raggiunto l’obiettivo quantitativo fissato per la produzione di biocarburanti.

Motivazione

Per consentire un incremento della produzione dei biocarburanti conformemente agli obiettivi fissati, è necessario poter mantenere gli incentivi esistenti nonché le condizioni quadro fiscali più favorevoli.

Emendamento 8
Considerando 12

(12) Sono necessarie misure specifiche per i trasporti pubblici locali di passeggeri, compresi i taxi, e per i veicoli sotto la responsabilità di un'autorità pubblica. ***È inoltre necessario un periodo transitorio per i biocarburanti utilizzati allo stato puro che, al 1° gennaio 2001, beneficiavano di un'esenzione totale.***

(12) Sono necessarie misure specifiche per i trasporti pubblici locali di passeggeri, compresi i taxi, e per i veicoli sotto la responsabilità di un'autorità pubblica.

Motivazione

I biocarburanti puri debbono continuare ad essere esentati dall'imposta affinché sia garantita la loro competitività nei confronti degli oli minerali.

Emendamento 9
Considerando 12 bis (nuovo)

(12 bis) Tenuto conto dell'importanza dei biocarburanti per l'ambiente, i consumatori e i produttori e al fine di garantire la loro competitività rispetto agli oli minerali, i

biocarburanti puri, che sono stati completamente esentati dall'imposta sugli oli minerali già prima del 1° gennaio 2001, devono continuare a beneficiare di tale esenzione anche in seguito.

Motivazione

Una delimitazione nel tempo sarebbe contraria alla politica intesa a promuovere la produzione e l'utilizzazione del biodiesel e renderebbe vani gli sforzi compiuti dagli Stati membri.

Emendamento 10
Considerando 13

(13) Le misure di differenziazione di accisa attuate sotto controllo fiscale possono essere completate da altre esenzioni e riduzioni secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 92/81/CEE. ***Entro il 31 dicembre 2007 la Commissione dovrebbe riferire al Consiglio su tali misure complementari.***

(13) Le misure di differenziazione di accisa attuate sotto controllo fiscale possono essere completate da altre esenzioni e riduzioni secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 92/81/CEE. ***A decorrere dal 1° gennaio 2003, la Commissione elabora ogni due anni una relazione in cui esamina la misura in cui sono stati conseguiti gli obiettivi fissati e propone, se del caso, misure complementari.***

Motivazione

Un esame concomitante consente di prendere per tempo le relative contromisure qualora la situazione non evolva come auspicato.

Emendamento 11
Considerando 14

(14) Occorre limitare la durata delle riduzioni delle aliquote di accisa ***per poterne seguire l'applicazione.***

(14) Occorre ***non*** limitare la durata delle riduzioni delle aliquote di accisa ***poiché i benefici ambientali dei carburanti sono permanenti.***

Motivazione

Poiché gli effetti esterni del settore del petrolio sono permanenti, deve esserlo altresì l'imposizione differenziale dei biocarburanti.

Emendamento 12
Considerando 15

(15) Un programma pluriennale di una durata massima di sei anni risponde alle esigenze di pianificazione dei progetti di investimento nei settori in oggetto. **soppresso**

Motivazione

Poiché gli effetti esterni del settore del petrolio sono permanenti, deve esserlo altresì l'imposizione differenziale dei biocarburanti.

Emendamento 13
ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 ter, frase introduttiva (direttiva 92/81/CEE)

Durante il periodo dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2010, salvo il disposto dell'articolo 8 septies, gli Stati membri possono applicare un'aliquota di accisa ridotta, sotto controllo fiscale, ai prodotti soggetti ad accisa di cui all'articolo 2 quando questi sono costituiti da uno o più dei biocarburanti seguenti o li contengono:

Salvo il disposto dell'articolo 8 septies, gli Stati membri possono applicare ***esenzioni fiscali totali o limitate o riduzioni delle aliquote di accise***, sotto controllo fiscale, ai prodotti soggetti ad accise di cui all'articolo 2 quando questi sono costituiti da uno o più dei biocarburanti seguenti o li contengono, ***e un'esenzione fiscale allorché si tratti di un biocarburante puro:***

Motivazione

Per garantire la competitività dei biocarburanti e aumentare la loro quota conformemente agli obiettivi, è indispensabile applicare attualmente in alcuni casi un'esenzione fiscale totale.

Emendamento 14
ARTICOLO 1, PUNTO 4
Articolo 8 quater, paragrafo 2, comma 1 (direttiva 92/81/CEE)

2. I livelli d'imposizione che gli Stati

2. I livelli d'imposizione che gli Stati

membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter*, o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE; ***essi possono altresì prevedere una esenzione fiscale totale per i biocarburanti puri.***

Motivazione

La competitività dei biocarburanti nei confronti degli oli minerali deve poter essere garantita dagli Stati membri. Si deve tener conto dei costi di produzione di gran lunga più elevati dei biocarburanti. Le proposte della Commissione frenano le necessarie iniziative di sviluppo e ostacolano investimenti già realizzati e decisioni in materia di investimenti in fase di elaborazione.

Emendamento 15 ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 2, comma 2 (direttiva 92/81/CEE)

Tuttavia, qualora tali prodotti siano destinati ad essere utilizzati, messi in vendita o utilizzati come carburante, il loro livello d'imposizione non può essere inferiore al 50% dell'importo dell'accisa normale applicata dallo Stato membro sui carburanti corrispondenti.

soppresso

Motivazione

Attualmente i biocarburanti puri sono competitivi soltanto se beneficiano di un'esenzione fiscale totale.

Emendamento 16 ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 3 (direttiva 92/81/CEE)

3. Gli Stati membri che, al 1° gennaio 2001, esentavano dall'accisa prodotti costituiti unicamente da biocarburanti possono continuare ad applicare tale esenzione ***fino al 31 dicembre 2003.***

3. Gli Stati membri che, al 1° gennaio 2001, esentavano dall'accisa prodotti costituiti unicamente da biocarburanti possono continuare ad applicare tale esenzione.

Motivazione

Per consentire ai biocarburanti di rimanere competitivi è indispensabile prevedere attualmente un'esonazione fiscale totale.

Emendamento 17
ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 3 bis (nuovo) (direttiva 92/81/CEE)

3 bis. La Commissione elabora uno studio che analizza la situazione del mercato e della concorrenza dei biocarburanti e le materie prime necessarie alla loro produzione nell'Unione europea nonché nei diversi Stati membri e lo trasmette al Parlamento europeo prima del 1° gennaio 2003.

Motivazione

La Commissione deve esaminare la situazione del mercato e della concorrenza dei biocarburanti prima di prendere le misure necessarie.

Emendamento 18
ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 sexies (direttiva 92/81/CEE)

Le riduzioni di accise attuate dagli Stati membri sono modulate ***in funzione dell'evoluzione dei corsi delle materie prime, affinché dette riduzioni non conducano ad*** una sovracompensazione dei costi addizionali legati alla produzione di biocarburanti, ***in caso di aumento durevole dei prezzi del petrolio greggio.***

Le riduzioni di accise attuate dagli Stati membri sono modulate ***per evitare*** una sovracompensazione dei costi addizionali legati alla produzione di biocarburanti.

La modulazione dipende dalle variazioni delle quotazioni del petrolio greggio nei dodici mesi precedenti. Queste variazioni sono valutate applicando il tasso medio mensile del petrolio denominato "Brent datato".

Gli Stati membri scelgono gli indicatori appropriati cui eventualmente ricorrere in caso di un adeguamento delle riduzioni di accise e li comunicano alla Commissione prima di procedere a tale adeguamento.

Detti indicatori riflettono adeguatamente e obiettivamente i parametri che incidono sulla produzione di biocarburanti nello Stato membro interessato.

Motivazione

L'adeguamento delle riduzioni di accise per i biocarburanti deve riferirsi a giusto titolo a quei fattori che determinano i costi di produzione dei biocarburanti.

Emendamento 19 ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 septies, paragrafo 1 (direttiva 92/81/CEE)

1. La riduzione di cui all'articolo 8 ter può essere concessa, nell'ambito di un programma pluriennale, tramite un'autorizzazione rilasciata da un'autorità amministrativa ad un operatore economico per più di un anno civile. La durata della riduzione così autorizzata non può superare **sei** anni consecutivi. Questo periodo è eventualmente rinnovabile.

1. La riduzione di cui all'articolo 8 ter può essere concessa, nell'ambito di un programma pluriennale, tramite un'autorizzazione rilasciata da un'autorità amministrativa ad un operatore economico per più di un anno civile. La durata della riduzione così autorizzata non può superare **nove** anni consecutivi. Questo periodo è eventualmente rinnovabile.

Motivazione

E` necessario garantire la sicurezza degli investimenti a lungo termine. Dovrebbe essere assicurato un periodo adeguato di ammortamento.

Emendamento 20
ARTICOLO 1, PUNTO 4

Articolo 8 nonies (direttiva 92/81/CEE)

Entro il 31 dicembre 2007, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali **ed** ambientali delle riduzioni concesse conformemente al presente punto II bis. Saranno oggetto di una relazione anche le esenzioni e le riduzioni complementari concesse a favore dei biocarburanti secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE. La Commissione presenta, se del caso, proposte per sopprimerle, modificarle o estenderne il campo d'applicazione.”

Prima del 1° gennaio 2003 e poi ogni due anni, la Commissione presenta al **Parlamento europeo e al Consiglio** una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali, ambientali **e concorrenziali** delle riduzioni **e delle esenzioni** concesse conformemente al presente punto II bis. Saranno oggetto di una relazione anche le esenzioni e le riduzioni complementari concesse a favore dei biocarburanti secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE. La Commissione presenta, se del caso, proposte per sopprimerle, modificarle o estenderne il campo d'applicazione.”

Motivazione

Prima di procedere a delle modifiche è opportuno esaminare la situazione dei biocarburanti sul mercato.

Emendamento 21
ARTICOLO 1, PUNTO 4
Articolo 8 nonies bis (nuovo) (direttiva 92/81/CEE)

Entro il 31 dicembre 2007 la Commissione presenta una comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui prezzi differenziati dei carburanti al fine di internalizzare i loro costi ecologici, sociali ed economici. La Commissione presenta, se del caso, proposte a tal fine.

Motivazione

Un maggiore uso dei biocarburanti è vitale per L'UE perché riduce le emissioni di gas a effetto serra, aumenta l'autosufficienza ed ha un impatto positivo - sociale ed economico - sulla società. Le attuali proposte per la promozione dei biocarburanti sono sufficienti a breve termine. A lungo termine è necessario migliorare il meccanismo dei prezzi per promuovere la sostenibilità nei settori dell'energia e dei trasporti.

24 aprile 2002

**PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO ESTERO,
LA RICERCA E L'ENERGIA**

destinato alla commissione per i problemi economici e monetari

sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE riguardo alla facoltà di applicare aliquote di accise ridotte a taluni oli minerali che contengono biocarburanti e ai biocarburanti
(COM(2001) 547 – C5-0030/2002 – 2001/0266(CNS))

Relatore per parere: Jaime Valdivielso de Cué

PROCEDURA

Nella riunione del 24 gennaio 2002 la commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia ha nominato relatore per parere Jaime Valdivielso de Cué.

Nelle riunioni del 19 marzo 2002 e 23 aprile 2002 ha esaminato il progetto di parere.

In quest'ultima riunione ha approvato gli emendamenti in appresso con 40 voti favorevoli e 1 contrario.

Erano presenti al momento della votazione Carlos Westendorp y Cabeza (presidente), Peter Michael Mombaur (vicepresidente), Yves Piétrasanta (vicepresidente), Jaime Valdivielso de Cué (vicepresidente e relatore per parere), Gordon J. Adam (in sostituzione di Massimo Carraro), Nuala Ahern, Konstantinos Alyssandrakis, Sir Robert Atkins, Luis Berenguer Fuster, Freddy Blak (in sostituzione di Roseline Vachetta), Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Concepció Ferrer, Norbert Glante, Michel Hansenne, Malcolm Harbour (in sostituzione di Angelika Niebler), Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Werner Langen, Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Marjo Matikainen-Kallström, William Francis Newton Dunn (in sostituzione di Willy C.E.H. De Clercq), Josu Ortuondo Larrea (in sostituzione di Claude Turmes), Paolo Pastorelli, Elly Plooij-van Gorsel, Samuli Pohjamo (in sostituzione di Colette Flesch), Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Daniela Raschhofer, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya (in sostituzione di John Purvis, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Mechtild Rothe, Paul Rübig, Esko Olavi Seppänen, Gary Titley, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto e Olga Zrihen Zaari.

BREVE GIUSTIFICAZIONE

1. Introduzione

La presente proposta di direttiva offre la possibilità agli Stati membri, sotto controllo fiscale, di ridurre le accise proporzionalmente alla percentuale di biocarburante incorporato al carburante o combustibile finale. Si definirà così un nuovo quadro d'imposizione fiscale applicabile ai biocarburanti, il che rappresenta un complemento indispensabile della proposta di direttiva sulla promozione dell'uso dei biocarburanti nei trasporti.

I biocarburanti costituiscono un'energia alternativa che si può ottenere a partire da coltivazioni realizzate nell'Unione europea e il cui contenuto di carbonio proviene dall'atmosfera, ragion per cui risultano neutri dal punto di vista delle emissioni di CO₂. Recenti studi indicano che lo sviluppo dei biocarburanti avrà ripercussioni positive anche in altri settori, principalmente quelli dell'occupazione, dell'ambiente e dell'agricoltura.

Tuttavia, la loro produzione è costosa: ad esempio, secondo i dati presentati dalla Commissione, il prezzo di costo attuale del biodiesel puro (al 100% di origine agricola) è superiore a quello del diesel fossile di circa 0,35 euro al litro prendendo come riferimento un prezzo del greggio pari a 20 USD al barile, ma questo divario sarebbe ridotto a 0,20 euro se il prezzo del greggio si situasse a 35 USD al barile. Il Libro Verde "Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico"¹ ha già sottolineato l'ineludibile funzione degli strumenti fiscali per ridurre il divario tra i prezzi di costo dei biocarburanti e quelli dei prodotti concorrenti.

Attualmente, non esiste un quadro fiscale comunitario né per i prodotti energetici diversi dagli oli minerali, né per le imposte diverse dalle accise e dall'IVA. Nell'ambito delle accise, esiste un sistema comunitario d'imposizione sugli oli minerali basato su due direttive relative all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (92/81/CEE) e al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali (92/82/CEE)². Queste direttive prevedono un'unica aliquota *minima* per ciascun olio minerale, in funzione della sua utilizzazione (come combustibile, per uso industriale e commerciale o per riscaldamento). Ciononostante, nella pratica, le accise superano di molto i valori minimi comunitari e risultano assai diverse da un paese all'altro.

2. Il quadro fiscale comunitario attualmente in vigore

La direttiva 92/81/CEE comporta, tra l'altro, che gli oli minerali, una volta miscelati alla benzina, diventino un combustibile soggetto all'aliquota di accisa applicata alla benzina vigente nello Stato membro in questione. La direttiva 92/81/CEE prevede due possibilità per consentire l'applicazione da parte degli Stati membri di misure di riduzione o esenzione dalle accise per i biocarburanti.

In primo luogo, l'articolo 8, paragrafo 2, lettera d) di detta direttiva prevede per gli Stati membri la possibilità di applicare esenzioni o riduzioni totali o parziali dell'aliquota di accisa

¹ COM(2000) 769 def. del 29.11.2000.

² GU L 316 del 31.10.1992, pag. 19, direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/74/CE (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 46).

nel settore dei *progetti pilota* per lo sviluppo tecnologico di prodotti meno inquinanti, in particolare per quanto riguarda i combustibili ottenuti da risorse rinnovabili.

In questo senso, si contempla la possibilità di chiedere una deroga ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, di detta direttiva, il quale sancisce che "Il Consiglio, deliberando all'unanimità, su proposta della Commissione, può autorizzare uno Stato membro ad introdurre ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche".

D'altro canto, nel settembre 2000 il Tribunale di primo grado ha emesso una sentenza che condanna gli Stati membri i quali concedono esenzioni o riduzioni dell'aliquota di accisa per i biocarburanti avvalendosi del concetto di progetto pilota. In tale sentenza, il Tribunale di primo grado¹ è giunto alla conclusione che la base giuridica dell'esenzione fiscale concessa all'etil-ter-butil-etero (ETBE) non era pertinente, avendo il settore francese di produzione di ETBE già superato la suddetta fase di *progetto pilota*.

3. La proposta della Commissione

Dinanzi alla prospettiva di una proliferazione delle richieste individuali di riduzione delle accise, la presente direttiva apporgerà alla direttiva 92/81/CEE le modifiche necessarie per creare un quadro giuridico stabile, che consenta un'adeguata differenziazione delle aliquote di accisa permettendo agli Stati membri di ridurre le accise applicate ai biocarburanti. Si propone una riduzione proporzionale dell'imposta, ovvero, più la percentuale di biocarburante è elevata, più aumenta il valore della riduzione potenziale di accise sul prodotto finale.

Tuttavia, l'importo effettivo dell'imposta sul prodotto finale non potrà essere inferiore al 50% dell'aliquota di accisa normale per il carburante corrispondente. Questo massimale creerà problemi per alcuni Stati membri (come ad esempio la Svezia), che già concedono esenzioni e riduzioni maggiori. Questo tipo di progetti non dovrebbe essere messo in pericolo dall'adozione della presente direttiva, la quale ha proprio l'obiettivo di promuovere l'uso dei biocarburanti.

In definitiva, applicando il succitato massimale del 50% alla riduzione d'imposta, si penalizzano indirettamente i combustibili che incorporano oltre la metà di biocombustibili nella loro composizione, i quali per poter godere di vantaggi fiscali analoghi dovranno sottoporsi a procedure amministrative più complesse.

Infine, la presunta limitazione delle perdite di risorse di bilancio degli Stati membri non può essere un argomento accettabile, dato che la presente direttiva non obbliga gli Stati membri a ridurre l'aliquota di accisa applicata ai biocarburanti. Essa semplicemente concede agli Stati membri la facoltà di applicare un'aliquota ridotta, senza che ciò pregiudichi l'esito di eventuali procedimenti relativi agli aiuti di Stato avviati a livello comunitario.

¹ Sentenza del Tribunale di primo grado del 27.9.2000, causa T-184/97, BP Chemicals Ltd/Commissione delle Comunità europee.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia invita la commissione per i problemi economici e monetari, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4

Articolo 8 quater, paragrafo 2 (Direttiva 92/81)

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

Tuttavia, qualora tali prodotti siano destinati ad essere utilizzati, messi in vendita o utilizzati come carburante, il loro livello d'imposizione non può essere inferiore al 50% dell'importo dell'accisa normale applicata dallo Stato membro sui carburanti corrispondenti.

Per "livello d'imposizione s'intende l'importo totale di imposte indirette, percepito ad eccezione dell'imposta sul valore aggiunto, calcolato direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotto consumata.

2. I livelli d'imposizione che gli Stati membri applicano ai prodotti costituiti dai biocarburanti di cui all'articolo 8 *ter* o che li contengono, possono essere inferiori a livelli minimi previsti dalla direttiva 92/82/CEE.

Per "livello d'imposizione s'intende l'importo totale di imposte indirette, percepito ad eccezione dell'imposta sul valore aggiunto, calcolato direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotto consumata.

(Questa modifica si applica alla totalità del testo legislativo in esame; la sua approvazione comporta pertanto adeguamenti tecnici in tutto il testo.)

¹ In attesa di pubblicazione nella GU.

Motivazione

L'obiettivo che si prefigge la presente direttiva è proprio quello di promuovere l'uso dei biocarburanti nei trasporti, concedendo agli Stati membri la possibilità di applicare un'aliquota di accisa ridotta proporzionalmente alla percentuale di biocarburante incorporato al carburante o combustibile finale.

L'introduzione di un massimale del 50% dell'aliquota di accisa normale applicata dallo Stato membro al carburante corrispondente non segue questa logica, ed inoltre causerà difficoltà a quegli Stati membri in cui si utilizza già una percentuale di bioetanolo più elevata e si applica una riduzione dell'aliquota di accisa superiore al 50%.

Poiché gli Stati membri stessi potranno decidere se servirsi o meno di questa facoltà concessa dalla presente direttiva, è inaccettabile l'argomento della Commissione secondo cui il massimale del 50% è introdotto per limitare le perdite di risorse di bilancio degli Stati membri.

Inoltre, la presente direttiva non pregiudica assolutamente l'esito di eventuali procedimenti relativi agli aiuti di Stato avviati ai sensi degli articoli 87 e 88 del trattato.

Di conseguenza, la presente direttiva dovrebbe prevedere la possibilità di un'esenzione totale dalle accise per i biocarburanti utilizzati allo stato puro.

Emendamento 2

ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4 Articolo 8 octies (Direttiva 92/81)

Articolo 8 octies

Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 31 dicembre 2003, e quindi ogni dodici mesi, l'elenco delle riduzioni d'accisa applicate conformemente al presente punto II *bis*.

Articolo 8 octies

Gli Stati membri comunicano alla Commissione **e al Parlamento europeo** entro il 31 dicembre 2003, e quindi ogni dodici mesi, l'elenco delle riduzioni d'accisa applicate conformemente al presente punto II *bis*.

Motivazione

È essenziale che anche il Parlamento europeo sia informato, in quanto istituzione che esercita il controllo democratico in seno all'UE.

Emendamento 3
ARTICOLO 1, PARAGRAFO 4
Articolo 8 nonies (Direttiva 92/81)

Articolo 8 nonies

Entro il 31 dicembre 2007, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali ed ambientali delle riduzioni concesse conformemente al presente punto II bis. Saranno oggetto di una relazione anche le esenzioni e le riduzioni complementari concesse a favore dei biocarburanti secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE. La Commissione presenta, se del caso, proposte per sopprimerle, modificarle o estenderne il campo d'applicazione.”

Articolo 8 nonies

Entro il 31 dicembre 2007, la Commissione presenta al Consiglio **e al Parlamento europeo** una relazione sugli aspetti fiscali, economici, agricoli, energetici, industriali ed ambientali delle riduzioni concesse conformemente al presente punto II bis. Saranno oggetto di una relazione anche le esenzioni e le riduzioni complementari concesse a favore dei biocarburanti secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE. La Commissione presenta, se del caso, proposte per sopprimerle, modificarle o estenderne il campo d'applicazione.”

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento 2.