



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2011/0092(CNS)

2.12.2011

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i problemi economici e monetari

sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità
(COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Relatore: Brian Simson

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

I. La proposta della Commissione

L'attuale direttiva sulla tassazione dell'energia (DTE) fissa aliquote minime per la tassazione dei prodotti energetici utilizzati come carburanti, combustibili da riscaldamento e fonti di elettricità. In genere, le aliquote minime si applicano al volume del prodotto energetico consumato. La Commissione è del parere che questo sistema abbia una serie di effetti negativi, in quanto può dare origine a incentivi in contrasto con gli obiettivi climatici dell'Unione europea, o a distorsioni del mercato interno.

Con la sua proposta di revisione, la Commissione mira a porre rimedio a questi effetti negativi. Una delle idee principali è quella di ristrutturare la tassazione dei prodotti energetici, suddividendo l'aliquota minima in:

- 1) una parte basata sulle emissioni di CO₂ del prodotto energetico; la tassazione legata al CO₂ sarebbe pari a zero per tutte le fonti di energia attualmente riconosciute neutre in termini di contenuto di CO₂, o che lo saranno in futuro;
- 2) una seconda parte basata sul contenuto energetico espresso in gigajoule, indipendentemente dal prodotto energetico, in modo da fornire un incentivo al risparmio energetico.

Nel contempo, la proposta mira a rendere la direttiva sulla tassazione dell'energia più coerente con altre politiche dell'UE quali il sistema di scambio delle quote di emissioni (ETS). A questo proposito, la Commissione propone di non applicare la tassazione legata al CO₂ agli impianti soggetti al sistema di scambio delle quote di emissioni, compreso quindi il trasporto aereo.

Diversi altri aspetti della proposta vertono sulla politica dei trasporti, quali:

- l'abolizione della possibilità concessa agli Stati membri di applicare un trattamento fiscale distinto per il gasolio usato come carburante per usi commerciali o per usi non commerciali;
- l'eliminazione della possibilità di applicare un'aliquota inferiore alla tassazione del consumo energetico generale dei taxi, in quanto non è più compatibile con gli obiettivi delle politiche che promuovono l'uso di combustibili alternativi, il ricorso a vettori energetici alternativi e l'impiego di veicoli meno inquinanti per il trasporto urbano;
- l'aggiornamento delle definizioni dei serbatoi conformi e contenitori per usi speciali.

Infine, la Commissione propone di esentare dalla tassazione l'elettricità proveniente da terra fornita alle navi ormeggiate in porto e di mantenere gli obblighi vigenti per gli Stati membri di esentare dalla tassazione il carburante utilizzato ai fini della navigazione aerea e marittima. Per quanto riguarda le vie navigabili interne, la Commissione propone di mantenere le regole attuali, che consentono agli Stati membri di applicare esenzioni totali o parziali o di ridurre il livello della tassazione.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per i problemi economici e monetari, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Occorre garantire che il mercato interno continui a funzionare correttamente nel contesto delle nuove prescrizioni relative all'attenuazione dei cambiamenti climatici, all'uso di fonti energetiche rinnovabili e al risparmio energetico, come sottolineato nelle conclusioni della Presidenza del Consiglio europeo dell'8-9 maggio 2007 e dell'11-12 dicembre 2008.

Emendamento

(2) Occorre garantire che il mercato interno continui a funzionare correttamente nel contesto delle nuove prescrizioni relative all'attenuazione dei cambiamenti climatici, all'uso di fonti energetiche rinnovabili e al risparmio energetico, come sottolineato nelle conclusioni della Presidenza del Consiglio europeo dell'8-9 maggio 2007 e dell'11-12 dicembre 2008. ***Occorre quindi garantire un trattamento uniforme delle fonti di energia ai sensi della presente direttiva, così da creare condizioni eque per i consumatori di energia, indipendentemente dalla fonte energetica utilizzata.***

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) La tassazione dei prodotti energetici dovrebbe essere affrontata in modo neutro sul piano tecnologico, per dare alle nuove tecnologie la possibilità di svilupparsi.

Motivazione

La politica della Commissione deve essere del tutto neutra sul piano delle tecnologie, per

consentire alle nuove tecnologie di svilupparsi. Tra le tecnologie esistenti, solo quelle più sostenibili ed efficienti dovrebbero continuare ad essere mantenute.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

(3) La tassazione legata alle emissioni di CO₂ può rappresentare per gli Stati membri un modo efficace sotto il profilo dei costi per ottenere le riduzioni dei gas a effetto serra imposte dalla decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020 per quanto riguarda le fonti che non rientrano nel sistema dell'Unione di cui alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio. Considerato il ruolo potenziale della tassazione legata al CO₂, per garantire il corretto funzionamento del mercato interno occorrono norme comuni in materia.

Emendamento

(3) ***Lo scopo principale della tassazione dell'energia è quello di incoraggiare i consumatori ad utilizzare l'energia in modo più efficiente e di ottenerla da fonti più pulite.*** La tassazione legata alle emissioni di CO₂ può rappresentare per gli Stati membri un modo efficace sotto il profilo dei costi per ottenere le riduzioni dei gas a effetto serra imposte dalla decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020 per quanto riguarda le fonti che non rientrano nel sistema dell'Unione di cui alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio. Considerato il ruolo potenziale della tassazione legata al CO₂, per garantire il corretto funzionamento del mercato interno occorrono norme comuni in materia.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 6

(6) Ognuno degli elementi dovrebbe essere calcolato sulla base di criteri oggettivi che consentano di trattare in modo uniforme le diverse fonti di energia. Ai fini della tassazione legata al CO₂, occorre fare riferimento alle emissioni di CO₂ riconducibili all'uso di ciascuno dei prodotti energetici interessati, utilizzando i fattori di emissione di CO₂ di riferimento definiti nella decisione 2007/589/CE della Commissione, del 18 luglio 2007, che istituisce le linee guida per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Ai fini della tassazione generale del consumo di energia occorre fare riferimento al contenuto di energia dei diversi prodotti energetici e dell'elettricità, come indicato nella direttiva 2006/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio. In questo contesto occorre tenere presenti i benefici per l'ambiente apportati dalla biomassa o dai prodotti ottenuti dalla biomassa. Occorre tassare questi prodotti in base ai fattori di emissione di CO₂ indicati nella decisione 2007/589/CE per la biomassa e per i prodotti ottenuti dalla biomassa e al loro contenuto energetico, come specificato nell'allegato III della direttiva 2009/28/CE. I biocarburanti e i bioliquidi definiti all'articolo 2, lettere h) e i), della direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili sono di gran lunga la categoria più importante tra quelle interessate. Poiché i vantaggi ambientali apportati da questi prodotti variano a seconda che essi rispettino o meno i criteri di sostenibilità di cui

(6) Considerato che occorre mettere in atto un quadro opportuno in materia di tassazione dell'energia, ognuno degli elementi dovrebbe essere calcolato sulla base di criteri oggettivi che consentano di trattare in modo uniforme le diverse fonti di energia. Ai fini della tassazione legata al CO₂, occorre fare riferimento alle emissioni di CO₂ riconducibili all'uso di ciascuno dei prodotti energetici interessati, utilizzando i fattori di emissione di CO₂ di riferimento definiti nella decisione 2007/589/CE della Commissione, del 18 luglio 2007, che istituisce le linee guida per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Ai fini della tassazione generale del consumo di energia occorre fare riferimento al contenuto di energia dei diversi prodotti energetici e dell'elettricità, come indicato nella direttiva 2006/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio. In questo contesto occorre tenere presenti i benefici per l'ambiente apportati dalla biomassa o dai prodotti ottenuti dalla biomassa. Occorre tassare questi prodotti in base ai fattori di emissione di CO₂ indicati nella decisione 2007/589/CE per la biomassa e per i prodotti ottenuti dalla biomassa e al loro contenuto energetico, come specificato nell'allegato III della direttiva 2009/28/CE. I biocarburanti e i bioliquidi definiti all'articolo 2, lettere h) e i), della direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili sono di gran lunga la categoria più importante tra quelle interessate. Poiché i vantaggi ambientali apportati da

all'articolo 17 di detta direttiva, è opportuno che i valori di riferimento specifici per la biomassa e i prodotti ottenuti da biomassa si applichino solo quando detti criteri sono rispettati.

questi prodotti variano a seconda che essi rispettino o meno i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 17 di detta direttiva, è opportuno che i valori di riferimento specifici per la biomassa e i prodotti ottenuti da biomassa si applichino solo quando detti criteri sono rispettati.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

(13) La possibilità, per gli Stati membri, di applicare un livello di tassazione inferiore agli usi commerciali rispetto agli usi non commerciali del gasolio usato come carburante non sembra più compatibile con l'esigenza di migliorare l'efficienza energetica e con la necessità di contrastare il crescente impatto dei trasporti sull'ambiente; occorre pertanto abrogare la relativa disposizione. L'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE autorizza alcuni Stati membri ad applicare aliquote ridotte al gasolio per riscaldamento. Questa disposizione non è più compatibile con il corretto funzionamento del mercato interno e con gli obiettivi generali del trattato. Occorre pertanto abrogarla.

Emendamento

(13) La possibilità, per gli Stati membri, di applicare un livello di tassazione inferiore agli usi commerciali rispetto agli usi non commerciali del gasolio usato come carburante non sembra più compatibile con l'esigenza di migliorare l'efficienza energetica e con la necessità di contrastare il crescente impatto dei trasporti sull'ambiente; occorre pertanto abrogare la relativa disposizione. ***La Commissione dovrebbe pertanto analizzare questa differenziazione tra usi commerciali e non commerciali, al fine di dare alle imprese di trasporto la possibilità di adattarsi a una modalità di uscita da un periodo transitorio, se si prevede di porre termine a tale differenziazione a seguito di un'idonea valutazione di impatto.*** L'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE autorizza alcuni Stati membri ad applicare aliquote ridotte al gasolio per riscaldamento. Questa disposizione non è più compatibile con il corretto funzionamento del mercato interno e con gli obiettivi generali del trattato. Occorre pertanto abrogarla.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 15

Testo della Commissione

(15) L'articolo 5 della direttiva 2003/96/CE consente di applicare, in alcune circostanze, aliquote differenziate. Tuttavia, al fine di garantire la coerenza del segnale del prezzo legato al CO₂, è opportuno che gli Stati membri possano applicare aliquote differenziate a livello nazionale solo alla tassazione generale del consumo di energia. ***La possibilità di applicare un livello di tassazione inferiore ai carburanti utilizzati dai taxi, inoltre, non è più compatibile con gli obiettivi delle politiche che promuovono l'uso di combustibili alternativi, il ricorso a vettori energetici alternativi e l'impiego di veicoli meno inquinanti per il trasporto urbano; occorre pertanto abrogarla.***

Emendamento

(15) L'articolo 5 della direttiva 2003/96/CE consente di applicare, in alcune circostanze, aliquote differenziate. Tuttavia, al fine di garantire la coerenza del segnale del prezzo legato al CO₂, è opportuno che gli Stati membri possano applicare aliquote differenziate a livello nazionale solo alla tassazione generale del consumo di energia.

Motivazione

I taxi devono essere considerati come mezzi di trasporto pubblico. È pertanto opportuno che essi continuino a beneficiare di agevolazioni fiscali sul carburante.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

(19) La direttiva 2003/96/CE impone agli Stati membri di esentare dalla tassazione ***il carburante utilizzato per la navigazione nelle acque dell'Unione e*** l'elettricità prodotta a bordo di imbarcazioni, anche mentre sono ormeggiate in un porto. ***Gli Stati membri possono inoltre estendere questo trattamento fiscale favorevole alle vie navigabili interne.*** In alcuni porti esiste un'alternativa più pulita, ossia l'uso dell'elettricità "dalla costa" (collegandosi alla rete elettrica terrestre), che è tuttavia soggetta a tassazione. Per ***dare un primo incentivo alla messa a punto e***

Emendamento

(19) La direttiva 2003/96/CE impone agli Stati membri di esentare dalla tassazione l'elettricità prodotta a bordo di imbarcazioni, anche mentre sono ormeggiate in un porto. In alcuni porti esiste un'alternativa più pulita, ossia l'uso dell'elettricità "dalla costa" (collegandosi alla rete elettrica terrestre), che è tuttavia soggetta a tassazione. Per ***evitare la produzione di elettricità generata da combustibili fossili a bordo di imbarcazioni ormeggiate in un porto e il relativo inquinamento atmosferico*** e in attesa che sia adottato un quadro più

all'applicazione di questa tecnologia, e in attesa che sia adottato un quadro più completo in materia, è opportuno che gli Stati membri esonerino dalla tassazione sull'energia l'elettricità erogata da reti terrestri alle imbarcazioni ormeggiate in un porto. Tale esenzione dovrebbe applicarsi per un periodo sufficientemente lungo da non scoraggiare gli operatori portuali dal fare i necessari investimenti, ma allo stesso tempo dovrebbe avere una durata limitata nel tempo, in modo che il suo mantenimento, in tutto o in parte, sia soggetto a una decisione presa a tempo debito.

completo in materia, è opportuno che gli Stati membri esonerino dalla tassazione sull'energia l'elettricità erogata da reti terrestri alle imbarcazioni ormeggiate in un porto ***marittimo o interno. Inoltre, la produzione di energia elettrica per le navi ormeggiate in un porto non dovrebbe più essere consentita qualora esse abbiano la possibilità di utilizzare energia elettrica dalla rete terrestre.***

Motivazione

Il divieto di produrre energia elettrica per le navi ormeggiate in un porto, utilizzando le scorte di carburante a bordo, rafforza il regime di deroga previsto dalla Commissione e contribuirà a ridurre l'inquinamento nei porti.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) Al fine di promuovere l'uso delle vie di navigazione interna gli Stati membri dovrebbero poter continuare ad applicarvi un trattamento fiscale favorevole.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) Occorre creare parità di condizioni tra i vari modi di trasporto. Il requisito di esentare l'uso di combustibile in alcuni settori dovrebbe essere

gradualmente eliminato. Al fine di salvaguardare la competitività delle imprese e delle industrie europee, ciò dovrebbe essere fatto nel quadro di una consultazione internazionale.

Motivazione

L'attuale requisito di esentare determinati modi di trasporto non è conforme al principio di un mercato europeo trasparente e leale dei trasporti. Tuttavia, è importante evitare di compromettere la posizione competitiva delle nostre imprese rispetto a quella delle imprese internazionali.

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 1

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio stradale per gli autoveicoli o gli autoveicoli con rimorchio, adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada, tassano il carburante utilizzato da tali veicoli solo sulla base dei valori generali di consumo di energia di cui alla tabella dell'allegato I.

Motivazione

L'"Eurobollo" mira ad internalizzare i costi esterni anche al fine di coprire i costi dell'inquinamento provocato dal trasporto di merci su strada. L'emendamento evita di tassare due volte l'inquinamento provocato dal trasporto di merci su strada.

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 5 – lettera b

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 5 – trattino 3

Testo della Commissione

– per i seguenti usi: trasporti pubblici locali di passeggeri (*esclusi i taxi*), raccolta di rifiuti, forze armate e pubblica amministrazione, disabili, ambulanze;

Emendamento

– per i seguenti usi: trasporti pubblici locali di passeggeri, raccolta di rifiuti, forze armate e pubblica amministrazione, disabili, ambulanze;

Motivazione

I taxi devono essere considerati come mezzi di trasporto pubblico. È pertanto opportuno che essi continuino a beneficiare di agevolazioni fiscali sul carburante.

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 7

Testo della Commissione

A decorrere dal 1° gennaio 2013, dal 1° gennaio 2015 e dal 1° gennaio 2018 i livelli minimi di imposizione da applicare ai carburanti per motori sono quelli fissati nell'allegato I, tabella A.

Emendamento

1. A decorrere dal 1° gennaio 2013, dal 1° gennaio 2015 e dal 1° gennaio 2018 i livelli minimi di imposizione da applicare ai carburanti per motori sono quelli fissati nell'allegato I, tabella A.

2. *Entro un periodo transitorio da valutare conformemente all'articolo 29, gli Stati membri possono distinguere tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente, purché siano rispettati i livelli minimi comunitari e l'aliquota per il gasolio commerciale utilizzato come propellente non sia inferiore al livello nazionale di tassazione di cui al paragrafo 1, fatte salve le deroghe per detto utilizzo stabilite dalla presente direttiva.*

3. *Si intende per "gasolio commerciale utilizzato come propellente" il gasolio utilizzato ai fini seguenti:*

a) il trasporto di merci per conto terzi, effettuato con un autoveicolo a motore o un autoveicolo con rimorchio, adibito esclusivamente al trasporto di merci su

strada, avente un peso a pieno carico massimo ammissibile superiore a 7,5 tonnellate;

b) il trasporto regolare o occasionale di passeggeri, effettuato con un autoveicolo delle categorie M2 o M3, quali definite dalla direttiva 2007/46/CE del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹.

¹ *GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.*

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11 – lettera a – punto iii

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) *fino al 31 dicembre 2020*, l'elettricità fornita direttamente alle imbarcazioni ormeggiate nei porti.

Emendamento

e) l'elettricità fornita direttamente alle imbarcazioni ormeggiate nei porti **marittimi e interni**.

Motivazione

Non ci dovrebbe essere alcun termine per l'esenzione, se vogliamo ridurre in modo significativo CO₂, zolfo e altre emissioni nocive pericolose per la salute dell'uomo nelle zone portuali. Al fine di promuovere queste iniziative presso le autorità portuali e generalizzarle, occorrerebbe concedere un trattamento più favorevole.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 13 – lettera a – punto -i (nuovo)

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 15 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

-i) il paragrafo è così modificato:

e) i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il trasporto di passeggeri e merci per ferrovia, metropolitana, tram, filobus o autobus che utilizzano come combustibile energia elettrica, gas naturale o GPL;

Motivazione

L'emendamento modifica il testo della direttiva 2003/96, includendo autobus elettrici e quelli che utilizzano gas naturale e GPL. Gli Stati membri dovrebbero inoltre ottenere un margine più ampio per introdurre esenzioni fiscali per ferrovie, metropolitane e tram, e per gli autobus urbani con basse emissioni di NOx e particolato, che sono molto dannosi per la salute pubblica in ambiente urbano.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 19

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 27

Testo della Commissione

"Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.

2. Non appena adottato un atto delegato, la Commissione lo notifica al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 27 bis e 27 ter."

Emendamento

"Delega di poteri

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 bis in materia di tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità."

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 20

Testo della Commissione

"Revoca della delega

- 1. La delega di cui all'articolo 2, paragrafo 5, può essere revocata dal Consiglio in qualunque momento.**
- 2. Qualora il Consiglio abbia avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di poteri, informa la Commissione entro un termine ragionevole prima di prendere una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le eventuali motivazioni.**
- 3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono immediatamente o da una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea."**

Emendamento

"Esercizio della delega

- (1) Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione e soggetto alle condizioni di cui al presente articolo.**
- (2) Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 27 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato con decorrenza dal ...*.**
- (3) La delega di potere di cui all'articolo 27 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Essa prende effetto a decorrere dal giorno successivo alla sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data ulteriore ivi specificata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore.**
- (4) Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.**
- (5) Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 27 entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un periodo di due mesi a partire dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale periodo, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Detto termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."**

** GU: inserire la data dell'entrata in vigore della presente direttiva.*

Articolo 27 ter

Obiezione agli atti delegati

1. Il Consiglio può muovere obiezioni agli atti delegati entro [tre] mesi dalla data di notifica.

2. Se, allo scadere di tale termine, il Consiglio non ha sollevato obiezioni all'atto delegato, quest'ultimo è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entra in vigore alla data fissata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entrare in vigore prima della scadenza di tale termine se il Consiglio ha informato la Commissione della sua intenzione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Consiglio muove obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. Il Consiglio ne illustra le ragioni.

Articolo 27 quater

Informazione del Parlamento europeo

Il Parlamento europeo è informato dell'adozione degli atti delegati da parte della Commissione, di qualsiasi obiezione mossa agli stessi o della revoca della delega di poteri da parte del Consiglio.”

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 21

Direttiva 2003/96/CE

Articolo 29 – paragrafi 1 e 2

Testo della Commissione

Ogni cinque anni, e la prima volta entro la fine del 2015, la Commissione presenta al

Emendamento

Ogni cinque anni, e la prima volta entro la fine del 2015, la Commissione presenta al

Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva e, se del caso, una proposta di modifica della stessa.

Nella relazione la Commissione esamina, tra le altre cose, il livello minimo di tassazione legata al CO₂, l'impatto dell'innovazione e dei progressi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica e l'uso dell'elettricità nei trasporti, e verifica che le esenzioni e le riduzioni di cui alla presente direttiva, anche in relazione al combustibile utilizzato per il trasporto aereo e marittimo, siano giustificate. La relazione tiene conto del corretto funzionamento del mercato interno, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e degli obiettivi del trattato in generale.

Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva e, se del caso, una proposta di modifica della stessa.

Nella relazione la Commissione esamina, tra le altre cose, **il livello di tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità imposto dagli Stati membri a livello nazionale e/o regionale**, il livello minimo di tassazione legata al CO₂, l'impatto dell'innovazione e dei progressi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, **la differenziazione tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente e le prospettive di porre termine a tale differenziazione**, l'uso dell'elettricità nei trasporti, e verifica che le esenzioni e le riduzioni di cui alla presente direttiva, anche in relazione al combustibile utilizzato per il trasporto aereo e marittimo, siano giustificate. **La relazione include altresì un quadro delle disposizioni fiscali esistenti negli accordi bilaterali in materia di servizi aerei.** La relazione tiene conto del corretto funzionamento del mercato interno, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e degli obiettivi del trattato in generale.

La prima relazione valuta se sia necessario eliminare l'esenzione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, lettere b) e c) per i prodotti energetici forniti al fine di essere utilizzati come carburanti per la navigazione marittima nelle acque comunitarie qualora si convenga di imporre misure di riduzione di CO₂ nell'atmosfera e nel settore marittimo in sede IMO, ICAO o a titolo della Convenzione delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici.

In mancanza di progressi a livello internazionale, la Commissione presenta proposte legislative per ridurre le emissioni di CO₂ in entrambi i settori, tenendo conto del rischio di rilocalizzazione del carbonio e della

competitività del settore.

Motivazione

È importante che qualsiasi decisione riguardante i settori aereo e marittimo sia adottata a livello internazionale al fine di evitare distorsioni della concorrenza e il rischio di rilocalizzazione del carbonio. La Commissione è invitata a fare tutto il possibile per raggiungere un accordo internazionale, senza il quale però dovrebbe proporre le opportune modifiche legislative.

PROCEDURA

Titolo	Modifica della direttiva 2003/96/CE del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità	
Riferimenti	COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ECON 10.5.2011	
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	TRAN 10.5.2011	
Relatore(i) Nomina	Brian Simpson 22.11.2011	
Relatore(i) sostituito(i)	Sabine Wils	
Esame in commissione	11.10.2011	21.11.2011
Approvazione	22.11.2011	
Esito della votazione finale	+: 31	–: 9
	0: 1	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Wolf Klinz, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils	