Parlamento europeo
2024-2029

Commissione per i problemi economici e monetari

2021/0213(CNS)

23.6.2025

EMENDAMENTI
102 - 199

Progetto di relazione
Johan Van Overtveldt
(PE770.060v01-00)

Ristrutturazione del quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione)

Proposta di direttiva
(COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS))

Emendamento 102
Sirpa Pietikäinen

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 bis) Le decisioni in materia fiscale sono di competenza degli Stati membri, che sono sovrani in tale settore. Tuttavia i trattati e pertanto le competenze dell'UE non si sono sviluppati in conformità alle priorità attuali dell'Europa e, poiché i temi del clima e dell'energia sono al centro dell'attuale legislazione e delle competenze dell'UE, è giustificato regolamentare partendo da una prospettiva europea armonizzata per affrontare la minaccia imminente rappresentata dai cambiamenti climatici e dalla violazione dei limiti del pianeta. L'Europa ha bisogno di un quadro di tassazione dell'energia pienamente armonizzato e fondato su basi scientifiche. Seguendo la stessa logica del sistema di scambio di quote di emissioni (EU ETS), la tassazione dell'energia di origine fossile dovrà aumentare progressivamente nel corso del prossimo decennio, con un'imposta del 40-80 % sulle fonti energetiche fossili e dannose per l'ambiente. Ciò consentirebbe anche uno spostamento alquanto necessario degli investimenti a lungo termine verso le energie rinnovabili e accelererebbe la transizione, creando nel contempo certezza del diritto per le società e le imprese.

Or. en

Emendamento 103
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 bis) La revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici è essenziale per garantire che la politica fiscale dell'Unione contribuisca efficacemente agli obiettivi del Green Deal europeo, di una transizione verde socialmente equa e di un mercato interno funzionante che favorisca la crescita economica dell'Unione. Il quadro attuale, basato su riferimenti obsoleti e aliquote minime incoerenti, ha portato a distorsioni significative nel mercato interno e non riflette i reali costi ambientali e sanitari dell'uso dell'energia. È necessario un sistema modernizzato di tassazione dell'energia, basato sul contenuto energetico e sulle prestazioni ambientali, per fornire chiari segnali di prezzo, favorire una crescita economica sostenibile e creare condizioni di parità per le tecnologie pulite e l'industria europea.

Or. en

Emendamento 104
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 ter) Sebbene i prezzi dell'energia siano recentemente diminuiti rispetto ai picchi del 2022, molte famiglie e imprese continuano ad avere difficoltà di accessibilità economica a causa della persistente volatilità dei prezzi e delle pressioni inflazionistiche. È incoraggiante notare che negli ultimi anni il costo delle tecnologie energetiche sostenibili, come l'energia solare ed eolica, è diminuito in

modo significativo e che queste fonti sono meno esposte agli shock mondiali dei prezzi dei combustibili, ma comportano anche costi sanitari e ambientali molto inferiori rispetto ai combustibili fossili.

Or. en

Emendamento 105
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 quater) Per rafforzare la sovranità energetica europea è necessario ridurre la dipendenza strutturale dalle importazioni di combustibili fossili. L'allineamento dei livelli minimi di tassazione al contenuto di carbonio dei prodotti energetici può accelerare la transizione verso le energie rinnovabili prodotte a livello nazionale, rafforzando in tal modo l'autonomia strategica e la resilienza in tutti gli Stati membri.

Or. en

Emendamento 106
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 1 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 quinquies) Sebbene le decisioni in materia fiscale siano di competenza degli Stati membri, l'Unione ha il potere, a norma dell'articolo 113 TFUE, di armonizzare le imposte indirette ove necessario per il funzionamento del mercato interno. Tali misure devono

rispettare i principi di sussidiarietà, proporzionalità ed efficienza.

Or. en

Emendamento 107
Kira Marie Peter-Hansen
a nome del gruppo Verts/ALE

Proposta di direttiva
Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 bis) L'obiettivo primario della tassazione dell'energia è di carattere ambientale, ossia il cambiamento dei modelli di consumo e di investimento. Un obiettivo secondario, ma comunque importante, è l'aumento delle entrate. Il tentativo di conseguire altri obiettivi politici mediante la tassazione dell'energia potrebbe pregiudicare l'obiettivo primario e quello secondario. Quantunque possa avere un tale effetto, la tassazione dell'energia non è uno strumento di politica redistributiva.

Or. en

Emendamento 108
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 bis) L'obiettivo primario della tassazione dell'energia è di carattere ambientale, volto alla modifica dei modelli di consumo e di investimento. Tuttavia i cambiamenti nella tassazione dell'energia potrebbero avere un impatto redistributivo, in particolare colpendo le

famiglie più vulnerabili e quelle in condizioni di povertà energetica. Tale aspetto andrebbe considerato all'interno della presente direttiva, allo scopo di evitare di acuire le disparità.

Or. en

Emendamento 109
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) È necessario garantire che norme fiscali chiare per i prodotti energetici e l'elettricità continuino a contribuire al buon funzionamento del mercato interno, affrontando nel contempo le sfide connesse al clima e all'ambiente nel contesto della comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"[28]. La tassazione dell'energia può contribuire all'ambizioso obiettivo di ridurre ***di almeno il 55 %*** le emissioni ***nette*** di gas a effetto serra ***entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990***, nonché all'obiettivo di azzerare l'inquinamento attraverso l'attuazione del principio "chi inquina paga", garantendo che la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili per riscaldamento e dell'elettricità rifletta ***più*** accuratamente il loro impatto sull'ambiente ***e*** sulla salute. Il contributo della tassazione dell'energia al conseguimento di tali obiettivi è stato riconosciuto nelle conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia[29].	(3) È necessario garantire che norme fiscali chiare per i prodotti energetici e l'elettricità continuino a contribuire al buon funzionamento del mercato interno, affrontando nel contempo le sfide connesse al clima e all'ambiente nel contesto della comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"[28] ***e delle proposte legislative che ne derivano***. La tassazione dell'energia può contribuire ***significativamente*** all'ambizioso obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra ***in conformità alla normativa sul clima, all'obiettivo in materia di energie rinnovabili ed efficienza energetica***, nonché all'obiettivo di azzerare l'inquinamento attraverso l'attuazione del principio "chi inquina paga", garantendo che la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili per riscaldamento e dell'elettricità rifletta accuratamente il loro impatto sull'ambiente***,*** sulla salute ***e sulla biodiversità e trasmetta ai consumatori e alle imprese un segnale di prezzo sufficientemente elevato***. Il contributo della tassazione dell'energia al conseguimento di tali obiettivi è stato riconosciuto nelle conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia[29].

[28] COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

[29] 14861/19 del 5 dicembre 2019.

[28] COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

[29] 14861/19 del 5 dicembre 2019.

Or. en

Emendamento 110
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) È necessario garantire che norme fiscali chiare per i prodotti energetici e l'elettricità continuino a contribuire ***al buon funzionamento del mercato interno, affrontando nel contempo le*** sfide connesse al clima e all'ambiente nel contesto della comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"[28]. La tassazione dell'energia ***può*** contribuire ***all'ambizioso obiettivo di ridurre di almeno il 55 % le*** emissioni ***nette*** di gas a effetto serra ***entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990***, nonché all'obiettivo di azzerare l'inquinamento attraverso l'attuazione del principio "chi inquina paga", garantendo che la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili per riscaldamento e dell'elettricità rifletta ***più accuratamente*** il loro impatto sull'ambiente ***e*** sulla salute. Il contributo della tassazione dell'energia al conseguimento di tali obiettivi è stato riconosciuto nelle conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia[29].	(3) È necessario garantire che norme fiscali chiare per i prodotti energetici e l'elettricità continuino a contribuire ***alla risoluzione delle*** sfide connesse al clima e all'ambiente nel contesto della comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"[28]. ***Garantendo anche nel contempo che tutte le famiglie dell'Unione, in particolare quelle a basso reddito, abbiano accesso a tali prodotti.*** La tassazione dell'energia ***dovrebbe*** contribuire ***alla riduzione delle*** emissioni di gas a effetto serra***, in conformità alla normativa europea sul clima***, ***al conseguimento degli obiettivi in materia di energie rinnovabili ed efficienza energetica*** nonché all'obiettivo di azzerare l'inquinamento attraverso l'attuazione del principio "chi inquina paga", garantendo che la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili per riscaldamento e dell'elettricità rifletta il loro ***reale*** impatto sull'ambiente***,*** sulla salute ***e sulla biodiversità***. Il contributo della tassazione dell'energia al conseguimento di tali obiettivi è stato riconosciuto nelle conclusioni del Consiglio sul quadro dell'UE in materia di tassazione dell'energia[29].

[28] COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

[29] 14861/19 del 5 dicembre 2019.

[28] COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

[29]14861/19 del 5 dicembre 2019.

Or. en

Emendamento 111
Marco Falcone

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3bis) Le regioni insulari, periferiche e remote non hanno avuto altre alternative se non quella di costruire la propria competitività economica con l'ausilio di servizi di trasporto aereo efficienti, che hanno promosso e reso possibili flussi economici importanti e altri motori di sviluppo economico. Il miglioramento della connettività aerea ha arrecato vantaggi economici più ampi, al di là di quelli di cui godono gli utenti diretti delle reti di trasporto aereo. Oltre a quelli che potrebbero essere considerati i vantaggi economici diretti dell'aviazione, la connettività aerea tra gli Stati membri funge da catalizzatore essenziale per la crescita economica e il benessere sociale. I collegamenti aerei che uniscono gli Stati membri in posizione centrale a regioni insulari, periferiche e remote continuano a dare un contributo essenziale alla crescita economica. In tale ottica, è opportuno che la tassazione sui carburanti e combustibili per l'aviazione possa tener conto, sulla base di decisioni dello Stato membro interessato, di misure specifiche volte a contenere il costo dei biglietti aerei, soprattutto per garantire l'accessibilità e la continuità territoriale di tali regioni.

Or. it

Emendamento 112
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 bis) È essenziale che la direttiva attui i principi derivanti dalla strategia dell'Unione per l'integrazione del sistema energetico, ribadendo pertanto nelle proprie disposizioni la priorità a cascata di promuovere innanzitutto l'efficienza energetica e il risparmio energetico in tutti i settori economici, quindi l'elettrificazione rinnovabile diretta e, per le applicazioni per le quali non è possibile ridurre le emissioni con altri mezzi, l'uso di combustibili da fonti rinnovabili sostenibili e un migliore utilizzo e immagazzinamento del calore per promuovere un'ulteriore integrazione tra i settori, sostenendo in tal modo la transizione energetica e rafforzando la partecipazione dei cittadini, mantenendo nel contempo la sostenibilità dei costi per le autorità e i cittadini dell'Unione.

Or. en

Emendamento 113
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 bis) Le regioni insulari, periferiche, ultraperiferiche e remote non hanno altre alternative se non quella di costruire la propria competitività economica con l'ausilio di servizi di trasporto aereo

efficienti, che hanno promosso e reso possibili flussi economici essenziali e altri motori di sviluppo economico. Il miglioramento della connettività aerea ha comportato vantaggi economici più ampi, al di là di quelli di cui godono gli utenti diretti delle reti di trasporto aereo. Finché non saranno disponibili alternative più rispettose dell'ambiente, le regioni insulari, periferiche e remote si troveranno in una situazione di svantaggio economico rispetto alle regioni centrali.

Or. en

Emendamento 114
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 bis) Il trasporto aereo svolge un ruolo importante nel garantire la coesione territoriale e l'accessibilità per le regioni periferiche, montane, insulari, scarsamente popolate e ultraperiferiche. Una connettività migliore e a prezzi accessibili può sostenere lo sviluppo economico e l'inclusione sociale in questi settori. Allo stesso tempo, le considerazioni ambientali richiedono un approccio equilibrato che tuteli la connettività essenziale, incoraggiando nel contempo forme di trasporto più sostenibili ove possibile.

Or. en

Emendamento 115
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) La tassazione ***ambientale*** può costituire un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire agli Stati membri di conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni ***in materia di imposizione***.	(4) La tassazione ***dei prodotti energetici e dell'elettricità*** può costituire un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire agli Stati membri***, e quindi all'Unione nel suo complesso,*** di conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra***, nonché di incentivare l'indipendenza energetica e stimolare la diffusione delle fonti energetiche non fossili***. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni ***che corrispondano alle specificità socioeconomiche degli Stati membri***.

Or. en

Emendamento 116
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) La tassazione ambientale può costituire un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire agli Stati membri di conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni in materia di imposizione.	(4) La tassazione ambientale può costituire un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire agli Stati membri di conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni in materia di imposizione***, preservando al contempo la flessibilità degli Stati membri su determinate prerogative fiscali, anche per quanto riguarda la promozione dello sviluppo economico e sociale delle rispettive regioni insulari, periferiche, ultraperiferiche e remote***.

Or. en

Emendamento 117
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) La tassazione ambientale ***può costituire*** un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire agli Stati membri di conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni in materia di imposizione.	(4) La tassazione ambientale ***costituisce*** un mezzo efficace sotto il profilo dei costi per consentire ***all'Unione e*** agli Stati membri di ***ottenere l'indipendenza energetica e di*** conseguire l'obiettivo di ridurre i gas a effetto serra ***come pure di migliorare il risparmio energetico e l'efficienza energetica, promuovendo nel contempo l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili***. Il corretto funzionamento del mercato interno richiede norme comuni in materia di imposizione.

Or. en

Emendamento 118
Sirpa Pietikäinen

Proposta di direttiva
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) L'idrogeno rappresenta una delle opzioni più promettenti per la decarbonizzazione dei prodotti energetici, sia su scala industriale che su scala di consumo. La presente direttiva dovrebbe pertanto inviare un chiaro segnale di mercato a favore dell'idrogeno verde, riducendone il costo e aumentandone la disponibilità.

Or. en

Emendamento 119
Sirpa Pietikäinen

Proposta di direttiva
Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 ter) Soprattutto per quanto riguarda la decarbonizzazione dell'industria automobilistica, l'idrogeno verde svolgerà un ruolo essenziale. È pertanto fondamentale attenuare qualsiasi disparità nella tassazione dell'idrogeno verde per veicoli stradali prescindendo dalla tecnologia utilizzata, che si tratti di motori a combustione interna o di celle a combustibile.

Or. en

Emendamento 120
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) È tuttavia opportuno che gli Stati membri possano utilizzare la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili da riscaldamento e dell'elettricità per una serie di scopi non legati specificamente o esclusivamente alla riduzione dei gas a effetto serra.	(5) È tuttavia opportuno che gli Stati membri possano utilizzare la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili da riscaldamento e dell'elettricità per una serie di scopi non legati specificamente o esclusivamente alla riduzione dei gas a effetto serra ***o dell'inquinamento atmosferico. In particolare, dovrebbe essere garantita la possibilità di ridurre l'onere fiscale sulle famiglie a basso reddito, sulle famiglie vulnerabili e sulle famiglie in condizioni di povertà energetica, in particolare quando si tratta di locatari.***

Or. en

Emendamento 121
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) È tuttavia opportuno che gli Stati membri possano utilizzare la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili da riscaldamento e dell'elettricità per una serie di scopi non legati specificamente o esclusivamente alla riduzione dei gas a effetto serra.	(5) È tuttavia opportuno che gli Stati membri possano utilizzare la tassazione dei carburanti per motori, dei combustibili da riscaldamento e dell'elettricità per una serie di scopi non legati specificamente o esclusivamente alla riduzione dei gas a effetto serra***, come l'aumento delle entrate***.

Or. en

Emendamento 122
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 bis) La pandemia di COVID-19 e gli sviluppi geopolitici degli ultimi anni hanno modificato in modo significativo il panorama energetico nell'Unione, mettendo in luce i limiti di un quadro di mercato concepito diversi decenni fa, quando la produzione di energia elettrica era principalmente fossile e centralizzata. L'attuale assetto del mercato all'ingrosso dell'energia elettrica, in cui i prezzi sono spesso fissati dalla generazione a gas, ha portato alla volatilità dei prezzi e a una tariffazione eccessiva anche dell'energia elettrica da fonti rinnovabili. Questa situazione compromette la maggiore accessibilità economica e competitività dell'energia pulita e richiede sia misure di emergenza che riforme strutturali. In tale contesto l'Unione dovrebbe adoperarsi per dissociare progressivamente i prezzi dell'energia elettrica ottenuta da fonti

	rinnovabili dai prezzi del gas nei mercati all'ingrosso per rispecchiare i costi reali delle diverse fonti energetiche, migliorare la protezione dei consumatori e delle imprese e sostenere la transizione a un'economia climaticamente neutra e all'indipendenza energetica dell'Unione.

Or. en

Emendamento 123
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) L'esistenza di notevoli differenze tra i livelli nazionali di tassazione sull'energia applicati dagli Stati membri potrebbe essere pregiudizievole al buon funzionamento del mercato interno.	(6) L'esistenza di notevoli differenze tra i livelli nazionali di tassazione sull'energia applicati dagli Stati membri potrebbe essere pregiudizievole al buon funzionamento del mercato interno ***come pure al conseguimento degli obiettivi in ambito climatico ed energetico. La Corte dei conti europea ha altresì rilevato che il livello di tassazione delle fonti energetiche non riflette le loro emissioni di gas a effetto serra nell'Unione europea. Il prezzo dei prodotti energetici non tiene inoltre conto del costo ambientale delle emissioni.***

Or. en

Emendamento 124
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(7 bis) Per quanto riguarda le regioni insulari che non dispongono di collegamenti stradali, ferroviari o tramite ponti con il continente europeo e le regioni periferiche, ultraperiferiche e remote, specialmente quelle con un'economia fortemente dipendente dal turismo, nei primi cinque anni sarebbe opportuno non applicare l'imposta sul cherosene ai voli in arrivo o in partenza da queste regioni, procedendo poi alla riscossione dell'imposta in cinque quote annuali, di pari importo, nei cinque anni successivi, per raggiungere i livelli previsti per tutti i voli al termine di un periodo di dieci anni. È opportuno adottare tutte le misure precauzionali del caso per evitare qualsiasi deviazione di traffico ("détournement de trafic") nell'uso del cherosene.

Or. en

Motivazione

The tax on aviation fuel as proposed will crucially affect the competitiveness of insular, peripheral and remote regions, which have no road, rail or bridge alternatives by which to maintain connectivity with the European mainland, especially when tourism accounts for a significant proportion of their economy. Such territories need to be given a breathing space (of five years) in order to provide them with a chance of maintaining some degree of competitiveness before taxes on the aviation fuel used to reach them by air begin to be introduced. Commenced as of the sixth year, taxation levels would then reach over five years, the same levels applicable to all other territories in the Union.

Emendamento 125
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposta di direttiva
Considerando 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(7 ter) Al fine di garantire un livello

adeguato di connettività alle regioni insulari e ultraperiferiche a prezzi accessibili, il regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo offre agli Stati membri la possibilità generale di esentare i viaggi effettuati da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera verso isole con meno di 200 000 residenti permanenti e i viaggi nazionali verso le isole effettuati nel quadro di un contratto di servizio pubblico o soggetti a un obbligo di servizio pubblico.

Or. en

Emendamento 126
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) Vi è un'urgente necessità di intraprendere azioni ambiziose per affrontare le sfide ambientali e legate ai cambiamenti climatici, per contenere il riscaldamento globale a 1,5 °C, limitando in tal modo gli effetti dei cambiamenti climatici sul pianeta, e di conseguenza sulla pesca e sull'acquacoltura, allo scenario meno negativo. L'UE si è impegnata a conseguire l'obiettivo di azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050 al più tardi, come ribadito nel Green Deal europeo.

Or. en

Emendamento 127
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 ter) Il cambiamento climatico influisce sull'ambiente marino su scala globale e costituisce un fattore di stress crescente per gli ecosistemi già sottoposti a notevoli pressioni, quali l'inquinamento, la perdita di habitat e di biodiversità.

Or. en

Emendamento 128
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 8 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 quater) L'aumento della temperatura delle acque marine è un problema che affligge diversi bacini marini in Europa e i cui effetti riguardano l'intero settore e tutti i tipi di pescatori.

Or. en

Emendamento 129
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Gli Stati membri dovrebbero inoltre riprodurre in qualsiasi momento la classificazione dei livelli minimi di tassazione di cui all'allegato in relazione ai diversi prodotti per ciascun uso determinato, al fine di garantire una	(11) Gli Stati membri dovrebbero inoltre riprodurre in qualsiasi momento la classificazione dei livelli minimi di tassazione di cui all'allegato in relazione ai diversi prodotti per ciascun uso determinato, al fine di garantire una

struttura delle aliquote adeguata sotto il profilo ambientale. ***I livelli minimi di tassazione dell'energia dovrebbero essere automaticamente allineati ogni anno per tenere conto dell'evoluzione del loro valore reale, al fine di mantenere l'attuale livello di armonizzazione delle aliquote e quindi ridurre la volatilità derivante dai prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari. È opportuno che tale allineamento sia effettuato sulla base della variazione dell'indice dei prezzi al consumo armonizzato a livello dell'Unione, ad esclusione dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari non trasformati, pubblicato da Eurostat.***	struttura delle aliquote adeguata sotto il profilo ambientale.

Or. en

Emendamento 130
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Al fine di garantire un'agevole attuazione di talune disposizioni relative a determinati prodotti o usi, ***è*** necessario un periodo di applicazione transitorio.	(12) Al fine di garantire un'agevole attuazione di talune disposizioni relative a determinati prodotti o usi, ***può essere*** necessario un periodo di applicazione transitorio. ***Tuttavia, l'emergenza climatica impone una rapida attuazione delle disposizioni della presente direttiva.***

Or. en

Emendamento 131
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Al fine di garantire un'agevole attuazione di talune disposizioni relative a determinati prodotti o usi, ***è*** necessario un periodo di applicazione transitorio.	(12) Al fine di garantire un'agevole attuazione di talune disposizioni relative a determinati prodotti o usi, ***può essere*** necessario un periodo di applicazione transitorio.

Or. en

Emendamento 132
Fernando Navarrete Rojas

Proposta di direttiva
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) I sistemi di scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS1 e ETS2), istituiti dalla direttiva 2003/87/CE e dalla direttiva (UE) 2023/959, forniscono solidi meccanismi basati sul mercato per internalizzare i costi del consumo di combustibili fossili in tutti i settori, tra cui l'energia, l'industria, il trasporto aereo e marittimo, l'edilizia e il trasporto stradale, garantendo una riduzione progressiva delle emissioni di gas a effetto serra in conformità all'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione per il 2050. Per massimizzare l'efficienza di tali sistemi e salvaguardare il tessuto sociale ed economico dell'Unione, è indispensabile eliminare le misure fiscali sovrapponibili che tassano la stessa esternalità ambientale, alleviando in tal modo l'onere cumulativo per i cittadini e le imprese.

Or. en

Emendamento 133
Fernando Navarrete Rojas

Proposta di direttiva
Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 ter) La sovrapposizione tra l'ETS1 e l'ETS2 per la fissazione del prezzo del carbonio e la tassazione dell'energia a norma della presente direttiva rischia una doppia imposizione, che incide in modo sproporzionato sulle famiglie e compromette la competitività delle imprese europee in tutti i settori industriali, dei trasporti e nazionali. L'abbassamento delle aliquote minime d'imposta per i prodotti energetici e l'elettricità effettivamente coperti dall'ETS1 o dall'ETS2 è essenziale per prevenire costi eccessivi e garantire che la transizione verde sia economicamente accessibile e sostenibile, e rafforza l'ETS quale strumento globale per la decarbonizzazione.

Or. en

Emendamento 134
Fernando Navarrete Rojas

Proposta di direttiva
Considerando 13 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 quater) Gli Stati membri dovrebbero disporre della flessibilità necessaria per adeguare la tassazione dell'energia in modo da non distorcere il segnale di prezzo derivante dal prezzo del carbonio nel sistema ETS applicabile (ETS1 o ETS2). I proventi dell'ETS sono anche legati all'energia e contribuiscono a equilibrare la decarbonizzazione e gli obiettivi di bilancio, proteggendo nel contempo i consumatori dalla volatilità dei prezzi e garantendo una concorrenza

leale in tutti i settori. Tali adeguamenti devono dare priorità all'accessibilità economica per i cittadini e le famiglie e rafforzare la competitività mondiale dell'Unione, rispettando i principi della neutralità tecnologica e dell'innovazione orientata al mercato, garantendo nel contempo il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2.

Or. en

Emendamento 135
Fernando Navarrete Rojas

Proposta di direttiva
Considerando 13 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 quinquies)L'impegno dell'Unione a favore di una transizione giusta richiede un'equa distribuzione degli impatti economici delle politiche climatiche. Allineando la tassazione dell'energia all'ETS1 e all'ETS2, la presente direttiva facilita il reinvestimento dei proventi dell'ETS, anche attraverso il Fondo sociale per il clima e le iniziative nazionali per il clima, al fine di fornire sostegno diretto ai cittadini e alle imprese, migliorando l'accettazione e rafforzando il progetto europeo.

Or. en

Emendamento 136
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) La scelta del regime fiscale da	(14) La scelta del regime fiscale da

applicare in relazione all'attuazione del presente quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente e ***del*** maggior impiego di manodopera.	applicare in relazione all'attuazione del presente quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente***, anche stimolando l'efficienza energetica, la diffusione delle energie rinnovabili*** e ***un*** maggior impiego di manodopera. ***È vivamente raccomandato di concepire un sistema fiscale in grado di compensare la potenziale natura regressiva della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici mediante una forte progressività del sistema fiscale, unitamente a politiche di redistribuzione.***

Or. en

Emendamento 137
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) La scelta del regime fiscale da applicare in relazione all'attuazione del presente quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla	(14) La scelta del regime fiscale da applicare in relazione all'attuazione del presente quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla

ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente e ***del*** maggior impiego di manodopera.	ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente***, anche stimolando l'efficienza energetica, la diffusione delle energie rinnovabili*** e ***un*** maggior impiego di manodopera. ***Dovrebbe essere fortemente incoraggiata una progettazione del sistema fiscale che prevenga efficacemente la povertà dei trasporti.***
	Or. en

Emendamento 138
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) La scelta del regime fiscale da applicare in relazione all'attuazione del presente quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente e del maggior impiego di manodopera.	(14) La scelta del regime fiscale da applicare in relazione all'attuazione del presente quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità spetta a ciascuno Stato membro. A questo proposito gli Stati membri potrebbero decidere di non aumentare la tassazione fiscale complessiva se ritengono che l'applicazione di tale principio di neutralità fiscale possa contribuire alla ristrutturazione e all'ammodernamento del loro sistema tributario, incoraggiando comportamenti a favore di una maggiore tutela dell'ambiente e del maggior impiego di manodopera. ***Il sistema fiscale dovrebbe essere concepito in modo da evitare un impatto negativo sulle famiglie a basso reddito, in particolare sui locatari.***
	Or. en

Emendamento 139
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) Si stima che l'attuale proposta avrà in media un impatto molto limitato sul benessere in tutti gli Stati membri. Poiché l'elettricità rappresenta una quota importante della spesa delle famiglie a basso reddito, le riduzioni proposte in materia di aliquota d'imposta sull'elettricità hanno un impatto sostanzialmente progressivo sulla distribuzione nell'UE nel suo complesso e in tutti gli Stati membri che dovrebbero applicarle.

Or. en

Emendamento 140
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) I prezzi dei prodotti energetici e dell'elettricità sono elementi chiave per le politiche dell'energia, dei trasporti e dell'ambiente nell'Unione.	(15) I prezzi dei prodotti energetici e dell'elettricità sono elementi chiave per le politiche dell'energia, dei trasporti e dell'ambiente nell'Unione. ***Nel quadro degli elevati prezzi dell'energia dovuti alla volatilità sui mercati internazionali dei combustibili fossili, gli Stati membri potrebbero mitigare l'aumento dei prezzi al dettaglio per le famiglie vulnerabili e le microimprese, tra l'altro, riducendo le imposte e i prelievi nelle fatture energetiche dei consumatori, come previsto dalla direttiva (UE) 2019/944 (direttiva sul mercato dell'energia elettrica) e come inoltre osservato nella comunicazione della Commissione, del 13***

ottobre 2021, dal titolo "Risposta all'aumento dei prezzi dell'energia: un pacchetto di misure d'intervento e di sostegno".

Or. en

Emendamento 141
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) In talune circostanze è opportuno prevedere la possibilità di applicare aliquote d'imposta nazionali differenziate allo stesso prodotto, qualora tale misura sia intesa a permettere un accesso paritario a tali prodotti per tutte le famiglie e a promuovere il trasporto pubblico.

Or. en

Emendamento 142
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 bis) La tassazione dell'energia dovrebbe applicarsi solamente al consumo finale e non dovrebbero essere tassati né l'uso dell'energia all'interno della catena del valore dell'energia né alcuna forma di conversione o stoccaggio. Tale principio si dovrebbe applicare a tutte le forme dei processi di conversione dell'energia, nonché ai prodotti energetici e all'elettricità utilizzati per il trasporto e lo stoccaggio dei prodotti energetici e

dell'elettricità. In tale contesto, per conversione si dovrebbe intendere il processo di conversione di una forma di energia in un'altra, come ad esempio l'utilizzo del gas naturale per produrre elettricità o la produzione di idrogeno a partire da elettricità o da gas naturale.

Or. en

Emendamento 143
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) I prodotti energetici utilizzati come carburanti per determinati fini e quelli utilizzati come combustibili per riscaldamento sono tassati, di norma, a livelli inferiori a quelli applicabili ai prodotti energetici utilizzati come propellente. L'elettricità dovrebbe essere sempre tra le fonti energetiche meno tassate al fine di promuoverne l'uso, in particolare nel settore dei trasporti. A tal fine gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per applicare lo stesso livello di tassazione all'elettricità utilizzata per ricaricare i veicoli elettrici e a quella utilizzata a fini di riscaldamento durante il periodo necessario successivo all'entrata in vigore della presente direttiva.	(18) I prodotti energetici utilizzati come carburanti per determinati fini e quelli utilizzati come combustibili per riscaldamento sono tassati, di norma, a livelli inferiori a quelli applicabili ai prodotti energetici utilizzati come propellente. L'elettricità dovrebbe essere sempre tra le fonti energetiche meno tassate al fine di promuoverne l'uso, in particolare nel settore dei trasporti. A tal fine gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per applicare lo stesso livello di tassazione all'elettricità utilizzata per ricaricare i veicoli elettrici e a quella utilizzata a fini di riscaldamento durante il periodo necessario successivo all'entrata in vigore della presente direttiva. ***In tal senso è opportuno che la Commissione elabori e adotti un atto delegato, al fine di integrare la presente direttiva con un quadro comune di certificazione che identifichi l'origine dell'elettricità consumata.***

Or. en

Emendamento 144
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) I prodotti energetici utilizzati come carburanti per determinati fini e quelli utilizzati come combustibili per riscaldamento sono tassati, di norma, a livelli inferiori a quelli applicabili ai prodotti energetici utilizzati come propellente. L'elettricità dovrebbe essere sempre tra le fonti energetiche meno tassate al fine di promuoverne l'uso, ***in particolare*** nel settore dei trasporti. A tal fine gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per applicare lo stesso livello di tassazione all'elettricità utilizzata per ricaricare i veicoli elettrici e a quella utilizzata a fini di riscaldamento durante il periodo necessario successivo all'entrata in vigore della presente direttiva.	(18) I prodotti energetici utilizzati come carburanti per determinati fini e quelli utilizzati come combustibili per riscaldamento sono tassati, di norma, a livelli inferiori a quelli applicabili ai prodotti energetici utilizzati come propellente. L'elettricità dovrebbe essere sempre tra le fonti energetiche meno tassate al fine di promuoverne l'uso, ***anche*** nel settore dei trasporti ***e del riscaldamento e raffrescamento***. A tal fine gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per applicare lo stesso livello di tassazione all'elettricità utilizzata per ricaricare i veicoli elettrici e a quella utilizzata a fini di riscaldamento ***e raffrescamento*** durante il periodo necessario successivo all'entrata in vigore della presente direttiva.

Or. en

Emendamento 145
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) I prodotti energetici dovrebbero essere essenzialmente disciplinati dal quadro dell'Unione quando sono usati come combustibile per riscaldamento o carburante per motori. ***A questo riguardo è nella natura e nella logica del sistema tributario escludere dal campo di applicazione del quadro l'uso combinato di prodotti energetici e l'uso di prodotti energetici per fini diversi dall'utilizzazione come carburante.*** L'elettricità utilizzata per fini analoghi	(20) I prodotti energetici dovrebbero essere essenzialmente disciplinati dal quadro dell'Unione quando sono usati come combustibile per riscaldamento o carburante per motori. L'elettricità utilizzata per fini analoghi dovrebbe essere trattata su un piano di parità.

dovrebbe essere trattata su un piano di parità.

Or. en

Emendamento 146
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) L'impatto del trasporto aereo sul clima è riconosciuto da tempo dalla comunità scientifica e, in particolare, dal Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, almeno a partire dalla sua relazione speciale del 1999 sull'aviazione e sull'atmosfera globale[1 bis]. A differenza di altri settori responsabili di emissioni di gas a effetto serra, il trasporto aereo ha inoltre conosciuto un marcato aumento dei volumi e negli ultimi trent'anni le sue emissioni aggregate sono pertanto raddoppiate, registrando dal 2013 un aumento di quasi il 28 % soltanto in Europa. Dati recenti indicano che almeno la metà di tutte le emissioni è generata soltanto dall'1 % della popolazione mondiale e principalmente dalle persone con il reddito più alto. Un recente studio dell'AESA[1 ter] evidenzia inoltre che le emissioni di gas diversi dal CO_2 potrebbero avere un impatto sul clima due volte maggiore alle sole emissioni di CO_2. Tali ripercussioni sul clima sono principalmente dovute alla composizione del combustibile fossile attualmente utilizzato in maniera diffusa nel settore ed è pertanto urgente internalizzare tali effetti attraverso una tassazione adeguata. L'istituzione di una tassa sul carburante avio per i voli intra-UE potrebbe rappresentare un ulteriore disincentivo per i cosiddetti "voli fantasma", a

integrazione delle misure da adottare nel quadro della revisione del regolamento sull'assegnazione delle bande orarie aeroportuali che impediscono efficacemente lo svolgimento di tali voli vuoti o quasi vuoti.

Or. en

Emendamento 147
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Il mantenimento di esenzioni per i prodotti energetici utilizzati nella navigazione aerea e marittima, diversi da quelli da diporto privati, è essenziale per evitare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, rispettare gli accordi internazionali come quelli nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e dell'Organizzazione marittima internazionale ed evitare distorsioni del mercato che potrebbero compromettere l'efficienza delle politiche dell'Unione. Tali esenzioni salvaguardano la posizione competitiva delle imprese dell'Unione, impedendo incentivi alla delocalizzazione in giurisdizioni con normative meno rigorose, mentre gli Stati membri mantengono la flessibilità di applicare una tassazione limitata ove compatibile con gli obblighi internazionali e gli obiettivi dell'Unione.

Or. en

Emendamento 148
Enikő Győri

Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Tenendo conto delle diverse realtà geografiche di alcuni Stati membri, in cui il gas naturale svolge un ruolo fondamentale nel garantire un approvvigionamento energetico stabile e sicuro, è necessario mantenere il livello di tassazione del gas naturale a una soglia minima ragionevole. Questo approccio sostiene la salvaguardia della sicurezza energetica e la fornitura ininterrotta di energia ai consumatori di queste regioni.

Or. en

Emendamento 149
Anouk Van Brug, Gilles Boyer

Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Al fine di mantenere condizioni di parità e prevenire la rilocalizzazione delle imprese e delle emissioni di carbonio, sarà tassata la quantità di combustibile utilizzato per la navigazione nelle acque dell'UE piuttosto che l'entità dei rifornimenti di olio pesante nei porti dell'UE.

Or. en

Motivazione

Al fine di evitare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e delle imprese, a essere tassata non dovrebbe essere l'entità dei rifornimenti di olio pesante nei porti dell'UE, bensì la quantità di combustibile utilizzato nelle acque dell'Unione. In tal modo viene meno l'incentivo a fare rifornimento di carburante al di fuori dell'UE, dal momento che tutte le navi devono pagare la giusta quota dell'imposta sul carburante. Si mantiene inoltre l'incentivo per la transizione all'uso di combustibili alternativi più sostenibili. L'attuazione tecnica sarà

delegata alla Commissione europea.

Emendamento 150
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) I prezzi dei prodotti energetici sono spesso soggetti a volatilità. Un esempio emblematico è l'invasione russa dell'Ucraina del 24 febbraio 2022, che ha portato a un'impennata dei prezzi dei prodotti energetici in tutta l'Unione.

Or. en

Emendamento 151
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposta di direttiva
Considerando 20 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 ter) L'introduzione di una nuova tassa sul carburante applicabile alla pesca porrebbe il settore della pesca dell'UE in una situazione di svantaggio competitivo rispetto alle flotte di altri paesi che applicano prezzi del carburante e imposte inferiori, ostacolando ulteriormente il conseguimento della tanto necessaria parità di condizioni. Si dovrebbe inoltre tenere conto del fatto che anche la pesca si trova ad affrontare vincoli normativi che ne ostacolano la transizione a combustibili alternativi sostenibili. Inoltre, i pescherecci di piccole dimensioni sarebbero particolarmente danneggiati da tale tassa, in quanto non

hanno la possibilità di rifornirsi nei porti con prezzi del carburante più bassi. Inoltre, è essenziale prendere in considerazione gli sforzi di decarbonizzazione già compiuti dalla flotta peschereccia dell'UE, che tra il 2009 e il 2022 ha ridotto del 31 % il consumo di carburante e le emissioni di CO_2.

Or. en

Emendamento 152
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 20 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 ter) I viaggi in aereo hanno un consumo di energia considerevolmente più elevato rispetto alle altre forme di trasporto e dovrebbero essere tassati di conseguenza. Anche se possono non esistere valide alternative al trasporto aereo per viaggiare da o verso regioni periferiche, montane, insulari, scarsamente popolate o remote, un regime fiscale vantaggioso per l'aviazione non è necessariamente lo strumento politico migliore al servizio di queste zone nel lungo termine. I governi dovrebbero se del caso usare le entrate ottenute dall'imposta sul cherosene per investire e aumentare i livelli di benessere in tali regioni.

Or. en

Emendamento 153
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposta di direttiva
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) L'Unione e gli Stati membri hanno concluso accordi multilaterali sui servizi aerei e sul trasporto aereo o accordi bilaterali con paesi terzi. Tali accordi contemplano disposizioni relative alla tassazione del carburante per l'aviazione. Il carburante per l'aviazione ha tradizionalmente beneficiato di un regime fiscale privilegiato. La necessità di perseguire gli obiettivi della direttiva impone che, fatti salvi tali accordi internazionali, i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE, ad eccezione dei voli esclusivamente cargo, siano tassati. L'esenzione per il carburante utilizzato per i voli esclusivamente cargo è ancora necessaria in assenza di alternative più efficienti.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 154
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) L'Unione e gli Stati membri hanno concluso accordi multilaterali sui servizi aerei e sul trasporto aereo o accordi bilaterali con paesi terzi. Tali accordi contemplano disposizioni relative alla tassazione del carburante per l'aviazione. Il carburante per l'aviazione ha tradizionalmente beneficiato di un regime fiscale privilegiato. La necessità di perseguire gli obiettivi della direttiva impone che, fatti salvi tali accordi internazionali, i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE***, ad eccezione dei voli***	(21) L'Unione e gli Stati membri hanno concluso accordi multilaterali sui servizi aerei e sul trasporto aereo o accordi bilaterali con paesi terzi. Tali accordi contemplano disposizioni relative alla tassazione del carburante per l'aviazione ***sulla base di un'interpretazione delle disposizioni originarie della convenzione di Chicago sull'aviazione civile, che nel 1944 ha gettato le basi per l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. L'unica restrizione esplicita alla tassazione del carburante è stabilita all'articolo 24 della suddetta***

esclusivamente cargo, siano tassati. ***L'esenzione per il carburante utilizzato*** per i voli ***esclusivamente cargo è ancora necessaria in assenza di alternative più efficienti***.

convenzione e si riferisce al carburante già presente nel serbatoio al momento dell'atterraggio, al fine di evitare la doppia imposizione, senza tuttavia fare esplicito riferimento a quello aggiunto tramite rifornimento. Il carburante per l'aviazione ha tradizionalmente beneficiato di un regime fiscale privilegiato. La necessità di perseguire gli obiettivi della direttiva impone che, fatti salvi tali accordi internazionali, i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE siano tassati. ***Nelle prossime revisioni di tali accordi internazionali in materia di aviazione sarebbe opportuno eliminare le attuali lacune che consentono esenzioni fiscali sui carboturbi*** per i voli ***in partenza o in arrivo negli aeroporti dell'Unione***.

Or. en

Emendamento 155
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) L'Unione e gli Stati membri hanno concluso accordi multilaterali sui servizi aerei e sul trasporto aereo o accordi bilaterali con paesi terzi. Tali accordi contemplano disposizioni relative alla tassazione del carburante per l'aviazione. Il carburante per l'aviazione ha tradizionalmente beneficiato di un regime fiscale privilegiato. La necessità di perseguire gli obiettivi della direttiva impone che, fatti salvi tali accordi internazionali, i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE, ad eccezione dei voli esclusivamente cargo, siano tassati. L'esenzione per il carburante utilizzato per i voli esclusivamente cargo è ancora	(21) L'Unione e gli Stati membri hanno concluso accordi multilaterali sui servizi aerei e sul trasporto aereo o accordi bilaterali con paesi terzi. Tali accordi contemplano disposizioni relative alla tassazione del carburante per l'aviazione. Il carburante per l'aviazione ha tradizionalmente beneficiato di un regime fiscale privilegiato. La necessità di perseguire gli obiettivi della direttiva impone che, fatti salvi tali accordi internazionali, i prodotti energetici e l'elettricità forniti per la navigazione aerea intra-UE, ad eccezione dei voli esclusivamente cargo, siano tassati. L'esenzione per il carburante utilizzato per i voli esclusivamente cargo è ancora

necessaria in assenza di alternative più efficienti.	necessaria in assenza di alternative più efficienti. ***Lo stesso vale per il trasporto marittimo, che è uno dei modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico ed è fondamentale per garantire la connettività in Europa. Il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE è particolarmente importante per mantenere i collegamenti tra le isole e le regioni remote e il continente europeo.***

Or. en

Emendamento 156
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposta di direttiva
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Al fine di garantire un'agevole attuazione della presente direttiva, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli non d'affari e non da diporto intra-UE sarebbero raggiunti nell'arco di un periodo transitorio di dieci anni, mentre i combustibili alternativi sostenibili e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 157
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Al fine di garantire ***un'agevole attuazione della presente direttiva***, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli ***non d'affari e non da diporto*** intra-UE ***sarebbero raggiunti nell'arco di un periodo transitorio di dieci anni***, mentre i combustibili ***alternativi sostenibili*** e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.	(22) Al fine di garantire ***un'adeguata internalizzazione dei costi reali del settore dell'aviazione, consentendo in tal modo condizioni di parità rispetto ad altri modi di trasporto***, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli intra-UE ***dovrebbero essere applicati immediatamente,*** mentre ***i biocarburanti avanzati***, i combustibili ***rinnovabili di origine non biologica*** e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni***, ivi compresa l'elettricità fornita per il funzionamento stazionario e le operazioni di rullaggio elettrico a terra***. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri. ***I voli cargo dovrebbero essere soggetti agli stessi obblighi previsti per gli altri voli, al fine di non generare un'ulteriore distorsione delle condizioni di parità, che in ultima analisi ostacolerebbe l'obiettivo di un trasferimento modale verso la ferrovia, anche per il trasporto merci, come stabilito nella comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.***

Or. en

Emendamento 158
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Al fine di garantire un'agevole attuazione della presente direttiva, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli non d'affari e non da diporto intra-UE sarebbero ***raggiunti nell'arco di un periodo transitorio di dieci anni***, mentre i combustibili alternativi sostenibili e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.	(22) Al fine di garantire un'agevole attuazione della presente direttiva, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli non d'affari e non da diporto intra-UE sarebbero ***applicati tempestivamente***, mentre i combustibili alternativi sostenibili e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri. ***Se sono disponibili alternative su ferrovia, i voli cargo dovrebbero essere soggetti agli stessi obblighi imposti agli altri voli, in modo da non creare ulteriori distorsioni che potrebbero ostacolare il conseguimento dell'obiettivo del trasferimento modale alla ferrovia.***

Or. en

Emendamento 159
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Al fine di garantire un'agevole attuazione della presente direttiva, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli non d'affari e non da diporto intra-UE sarebbero raggiunti nell'arco di un periodo transitorio di dieci anni, mentre i combustibili alternativi sostenibili e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per	(22) Al fine di garantire un'agevole attuazione della presente direttiva, i livelli minimi di tassazione dei carburanti per motori utilizzati per i voli non d'affari e non da diporto intra-UE sarebbero raggiunti nell'arco di un periodo transitorio di dieci anni, mentre i combustibili alternativi sostenibili e l'elettricità sarebbero soggetti a un'aliquota minima pari a zero per dieci anni***, a decorrere da quattro anni dopo l'entrata in vigore della***

l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.	***presente direttiva***. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per l'aviazione d'affari e i voli da diporto intra-UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Or. en

Emendamento 160
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) Secondo la relazione speciale dell'IPCC sull'oceano e la criosfera in un clima in evoluzione, la temperatura degli oceani a livello mondiale continua ad aumentare incessantemente dal 1970, gli oceani hanno assorbito oltre il 90 % del calore in eccesso nel sistema climatico e, in virtù del maggiore assorbimento di CO_2, hanno subito una crescente acidificazione delle acque di superficie e una perdita di ossigeno dalla superficie fino a una profondità di 1 000 metri. Secondo i dati dell'IMO e della FAO, nel 2012 i pescherecci (inclusi quelli operanti nelle acque interne) hanno consumato globalmente 53,9 milioni di tonnellate di combustibile, con emissioni pari a 172,3 milioni di tonnellate di CO_2 (equivalenti allo 0,5 % delle emissioni mondiali totali di CO_2 per quell'anno), mentre nel 2013 circa lo 0,45 % delle emissioni globali di gas a effetto serra era riconducibile all'acquacoltura.

Or. en

Emendamento 161
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) Dato il carattere internazionale del trasporto marittimo, una misura mondiale basata sul mercato sarebbe l'opzione più adatta ed efficace. L'Unione dovrebbe pertanto aumentare ulteriormente la pressione sull'Organizzazione marittima internazionale (IMO) al fine di compiere progressi nella messa a punto di una siffatta misura mondiale basata sul mercato. Nel complesso, le iniziative dell'Unione volte a contrastare le emissioni generate dal trasporto marittimo dovrebbero essere compatibili con gli sforzi dell'IMO, onde evitare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e dell'attività imprenditoriale verso porti extra-europei. Di conseguenza, è opportuno esaminare attentamente l'allineamento a una misura basata sul mercato elaborata in seno all'IMO per valutare il suo impatto generale, insieme alla presente direttiva, sul settore del trasporto marittimo.

Or. en

Emendamento 162
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposta di direttiva
Considerando 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, compresa la pesca, dovrebbe essere tassato e gli	***soppresso***

Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità. È necessario consentire l'applicazione di un diverso livello di tassazione all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Or. en

Emendamento 163
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, compresa la pesca, dovrebbe essere tassato e gli Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità. È necessario consentire l'applicazione di un diverso livello di tassazione all'uso dei	(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, compresa la pesca, dovrebbe essere tassato e gli Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità. È necessario consentire l'applicazione di un diverso livello di tassazione all'uso dei

prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. ***In particolare per le navi da carico, i livelli di tassazione dovrebbero offrire incentivi alla diffusione di innovazioni tecnologiche che consentano il contributo dell'energia eolica, allo scopo di migliorare in modo significativo le prestazioni energetiche delle navi.*** Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, ***compresa l'elettrificazione completa all'ormeggio,*** tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Or. en

Emendamento 164
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada

Proposta di direttiva
Considerando 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, ***compresa la*** pesca, dovrebbe essere tassato e gli Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità. È necessario consentire l'applicazione di un	(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, ***escluso quello utilizzato per le navi da*** pesca ***su piccola scala***, dovrebbe essere tassato e gli Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità.

diverso livello di tassazione all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.	È necessario consentire l'applicazione di un diverso livello di tassazione all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.
	Or. en

Emendamento 165
Marco Falcone

Proposta di direttiva
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23bis) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, compresa la pesca, dovrebbe essere tassato e gli Stati membri che sono parti di accordi internazionali che prevedono l'esenzione di tale combustibile devono, entro la data di applicazione della presente direttiva, provvedere a eliminare le incompatibilità. È necessario consentire l'applicazione di un diverso livello di tassazione all'uso dei prodotti energetici e dell'elettricità per i servizi regolari di navigazione per via d'acqua, la pesca e il trasporto di merci intra-UE e per le rispettive attività di ormeggio. Analogamente, nel contesto di

rotte e collegamenti di interesse pubblico fra la terraferma e le regioni insulari, ultraperiferiche o remote dell'UE, è essenziale consentire a ogni Stato membro di attuare iniziative di detassazione per agevolare la connettività e favorire cittadini e imprese. Tenuto conto della specificità di tali usi, i livelli minimi di tassazione dovrebbero essere inferiori a quelli applicabili all'uso generale di carburante per motori. Al fine di incentivare il ricorso a combustibili alternativi sostenibili e all'elettricità, tali combustibili e l'elettricità dovrebbero essere esenti da tassazione per dieci anni. I prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per il resto della navigazione per via d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Or. it

Emendamento 166
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23 bis) Secondo le conclusioni dell'analisi n. 01/2022 della Corte dei conti europea dal titolo "Tassazione dell'energia, fissazione del prezzo del carbonio e sovvenzioni all'energia", le sovvenzioni ai carburanti sono poco efficaci in termini di aumento dei redditi dei pescatori e "le sovvenzioni per i combustibili fossili ostacolano il raggiungimento degli obiettivi climatici, poiché frenano la transizione all'energia verde".

Or. en

Emendamento 167
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposta di direttiva
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per la navigazione aerea al di fuori dell'UE, fatti salvi gli obblighi internazionali, e per la navigazione per via d'acqua al di fuori dell'UE, compresa la pesca, gli Stati membri possono concedere l'esenzione o applicare gli stessi livelli di tassazione intra-UE, a seconda del tipo di attività.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 168
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per la navigazione aerea al di fuori dell'UE, fatti salvi gli obblighi internazionali, e per la navigazione per via d'acqua al di fuori dell'UE, compresa la pesca, gli Stati membri possono ***concedere l'esenzione o*** applicare gli stessi livelli di tassazione intra-UE, a seconda del tipo di attività.	(24) Per la navigazione aerea al di fuori dell'UE, fatti salvi gli ***attuali*** obblighi internazionali ***che dovrebbero essere riesaminati di conseguenza***, e per la navigazione per via d'acqua al di fuori dell'UE, compresa la pesca, gli Stati membri possono applicare gli stessi livelli di tassazione intra-UE, a seconda del tipo di attività.

Or. en

Emendamento 169
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada

Proposta di direttiva
Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(24 bis) La soppressione delle esenzioni fiscali per il carburante nel settore della pesca non dovrebbe tradursi in un onere per la pesca su piccola scala. Gli Stati membri dovrebbero investire le entrate generate dalla tassazione del carburante nel settore della pesca per finanziare progetti intesi a rafforzare la resilienza della pesca su piccola scala e la sua posizione nella catena del valore e a facilitare la transizione della pesca su piccola scala verso l'impiego di pescherecci efficienti sul piano energetico che utilizzano energie rinnovabili e sostenibili.

Or. en

Emendamento 170
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(24 bis) La soppressione delle esenzioni fiscali per il carburante nel settore della pesca non dovrebbe tradursi in un onere per la pesca su piccola scala. Gli Stati membri investono le entrate generate dalla tassazione del carburante nel settore della pesca per finanziare progetti intesi a rafforzare la resilienza della pesca su piccola scala e la sua posizione nella catena del valore e a facilitare la transizione della pesca su piccola scala verso l'impiego di pescherecci efficienti sul piano energetico che utilizzano energie rinnovabili e sostenibili.

Or. en

Emendamento 171
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(24 bis) La soppressione delle esenzioni fiscali per il carburante nel settore della pesca non dovrebbe tradursi in un onere per la pesca su piccola scala. Gli Stati membri dovrebbero investire le entrate generate dalla tassazione del carburante nel settore della pesca per finanziare progetti intesi a facilitare la transizione della pesca su piccola scala verso l'impiego di pescherecci efficienti sul piano energetico che utilizzano energie rinnovabili e sostenibili.

Or. en

Emendamento 172
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 25

Testo della Commissione	*Emendamento*
(25) È opportuno consentire agli Stati membri di applicare determinate ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione quando ciò non pregiudica gli obiettivi ambientali e il corretto funzionamento del mercato interno e non comporta distorsioni della concorrenza.	(25) È opportuno consentire agli Stati membri di applicare determinate ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione quando ciò non pregiudica gli obiettivi ambientali***, energetici e climatici*** e il corretto funzionamento del mercato interno e non comporta distorsioni della concorrenza.

Or. en

Emendamento 173
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 25

Testo della Commissione	*Emendamento*
(25) È opportuno consentire agli Stati membri di applicare determinate ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione quando ciò non pregiudica gli obiettivi ambientali e ***il corretto funzionamento del mercato interno e non comporta distorsioni della concorrenza***.	(25) È opportuno consentire agli Stati membri di applicare determinate ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione quando ciò non pregiudica gli obiettivi ***energetici,*** ambientali e ***climatici e una transizione energetica giusta***.

Or. en

Emendamento 174
Michalis Hadjipantela

Proposta di direttiva
Considerando 25 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(25 bis) Gli Stati membri che sono isole dipendono esclusivamente dal trasporto aereo e marittimo data l'assenza di modi di trasporto alternativi e dovrebbe essere loro concessa un'esenzione per il trasporto aereo e marittimo, che costituiscono il loro unico modo di connettività. A tale riguardo, gli Stati membri insulari dovrebbero essere autorizzati ad applicare esenzioni a condizioni da stabilire per assicurare la corretta e semplice applicazione di tali esenzioni e per prevenire qualsiasi evasione, elusione o abuso, per i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come combustibile e per l'elettricità utilizzata direttamente per le navi che navigano nelle acque dell'Unione e per gli aeromobili.

Or. en

Emendamento 175
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 26

Testo della Commissione	*Emendamento*
(26) In particolare, ***la generazione combinata altamente efficiente di calore e di energia nonché,*** ai fini della promozione dell'uso di fonti di energia ***alternative, le energie rinnovabili*** possono beneficiare di un trattamento privilegiato.	(26) In particolare, ai fini della promozione dell'uso di fonti di energia ***rinnovabile sostenibili, tali fonti*** possono beneficiare di un trattamento privilegiato.

Or. en

Emendamento 176
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 27

Testo della Commissione	*Emendamento*
(27) Riduzioni mirate del livello d'imposta ***possono rivelarsi necessarie per incentivare il conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale e miglioramenti nell'efficienza energetica*** del settore produttivo dell'Unione.	(27) Riduzioni mirate ***temporanee*** del livello d'imposta ***potrebbero offrire un incentivo alle industrie ad alta intensità energetica, alle PMI e alle start-up affinché realizzino la transizione verde*** del settore produttivo dell'Unione. ***Tali riduzioni dovrebbero essere subordinate all'attuazione di misure specifiche da parte dei beneficiari per realizzare attività circolari, a inquinamento zero, ad alta efficienza energetica e basate su fonti di energia rinnovabili.***

Or. en

Emendamento 177
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 27

Testo della Commissione	*Emendamento*
(27) Riduzioni mirate del livello d'imposta possono rivelarsi necessarie per incentivare il conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale e miglioramenti nell'efficienza energetica del settore produttivo dell'Unione.	(27) Riduzioni mirate del livello d'imposta ***a breve e medio termine*** possono rivelarsi necessarie per incentivare il conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale e miglioramenti nell'efficienza energetica del settore produttivo dell'Unione.

Or. en

Emendamento 178
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 27 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(27 bis) Contribuendo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e della dipendenza energetica e offrendo flessibilità alle reti, le comunità energetiche e i prosumatori che producono autonomamente energie rinnovabili costituiscono un elemento centrale essenziale della transizione energetica. Al fine di incentivare tali prassi in tutti gli Stati membri, l'elettricità autoprodotta dovrebbe essere esente da tassazione.

Or. en

Emendamento 179
Sirpa Pietikäinen

Proposta di direttiva
Considerando 27 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(27 bis) Contribuendo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e della dipendenza energetica e offrendo flessibilità alle reti, le comunità energetiche e i prosumatori che producono autonomamente energie rinnovabili possono essere utili nella transizione energetica. Un regime fiscale preferenziale dovrebbe pertanto applicarsi all'elettricità rinnovabile autoprodotta.

Or. en

Emendamento 180
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Proposta di direttiva
Considerando 27 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(27 bis) L'importanza di un mix energetico equilibrato dovrebbe essere sottolineata in vista del processo di transizione energetica al fine di ridurre la dipendenza dalle importazioni di prodotti energetici. Le decisioni sul mix energetico rimangono tuttavia una competenza esclusiva degli Stati membri.

Or. en

Emendamento 181
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare	(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare

necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili.	necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili. ***Le esenzioni fiscali potrebbero costituire un'agevolazione temporanea, dato che sono necessarie risposte strutturali per eliminare anzitutto la povertà energetica. A titolo esemplificativo, le ristrutturazioni degli edifici rappresentano una soluzione fondamentale per ridurre i consumi energetici e ridurre la povertà energetica e la vulnerabilità. I benefici di fatture dell'energia nel complesso meno elevate, non soltanto in relazione al livello d'imposta, assumono ancora più importanza in un contesto di prezzi dell'energia elevati. Le persone che vivono negli edifici dalle prestazioni peggiori e quelle in condizioni di povertà energetica trarrebbero vantaggi dal miglioramento e dalla ristrutturazione degli edifici e dalla riduzione dei costi energetici e sarebbero protette da ulteriori aumenti e fluttuazioni dei prezzi di mercato.***
	Or. en

Emendamento 182
Enikő Győri

Proposta di direttiva
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) ***Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi temporaneamente necessaria per proteggere le*** famiglie vulnerabili.	(28) ***Riconoscendo i potenziali effetti negativi della tassazione dell'energia sulle*** famiglie vulnerabili ***e al fine di attenuare il rischio di povertà energetica esacerbato dai prezzi elevati dell'energia, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a esentare o applicare a tali gruppi aliquote minime d'imposta ridotte sul gas naturale e su altri prodotti energetici. Tali misure sono essenziali per garantire l'equità***

sociale e proteggere i consumatori vulnerabili dagli oneri finanziari sproporzionati derivanti dall'applicazione della presente direttiva.

Or. en

Emendamento 183
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili.	(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili. ***L'energia è essenziale e l'accesso ai servizi energetici costituisce un diritto sociale fondamentale. Le famiglie considerate vulnerabili sono più spesso colpite dalla povertà energetica.***

Or. en

Emendamento 184
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi ***temporaneamente*** necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili.	(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili ***e le famiglie in condizioni di povertà energetica, in***

particolare quando si tratta di locatari.

Or. en

Emendamento 185
Michalis Hadjipantela

Proposta di direttiva
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia ***possono risultare*** necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale ***può rivelarsi*** temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili.	(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia ***risultano*** necessarie riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale ***è*** temporaneamente necessaria per proteggere le famiglie vulnerabili.

Or. en

Emendamento 186
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) Per responsabilizzare i cittadini e i consumatori nella transizione energetica e agevolare gli investimenti nell'efficienza energetica e nelle fonti energetiche rinnovabili, la tassazione dovrebbe incentivare l'autoproduzione locale, lo stoccaggio, la condivisione e il consumo di energia rinnovabile, sia a livello individuale che collettivo. Andrebbero in tal senso promosse le comunità di energia rinnovabile, in qualità di sistema organizzativo teso a consentire alle famiglie, comprese quelle vulnerabili e povere, alle PMI, alle start-up e alle autorità locali di collaborare per assumersi la responsabilità della

transizione energetica.

Or. en

Emendamento 187
Michalis Hadjipantela

Proposta di direttiva
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) Sottolinea l'urgente necessità di utilizzare misure di compensazione mirate attraverso strumenti dell'UE quali il Fondo per una transizione giusta, il Fondo sociale europeo Plus e il Fondo sociale per il clima (una volta operativi), al fine di proteggere le famiglie e le imprese vulnerabili dagli effetti negativi dell'aumento dei prezzi dei combustibili fossili.

Or. en

Emendamento 188
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) L'energia è un bene pubblico e un diritto umano e sociale. Gli Stati membri dovrebbe presentare misure per far fronte alla povertà energetica e garantire parità di accesso ai servizi energetici per tutti.

Or. en

Emendamento 189
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 28 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 ter) Le sovvenzioni ai combustibili nel settore della pesca sono state riconosciute come dannose in quanto comportano un aumento artificiale della capacità di pesca riducendo il costo della pesca ed esercitando una pressione maggiore sugli stock ittici già sovrasfruttati. Inoltre, le sovvenzioni ai combustibili sono particolarmente vantaggiose per le attività di pesca industriale su larga scala, a scapito della pesca artigianale.

Or. en

Emendamento 190
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 28 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 ter) Le famiglie dovrebbero poter accedere all'energia necessaria per una qualità della vita dignitosa e ad alloggi efficienti sotto il profilo energetico che consentano di vivere in un ambiente interno sano sia nella stagione estiva che in quella invernale.

Or. en

Emendamento 191
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 28 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 quater) È essenziale allineare la tassazione alle politiche in materia di energia e clima, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, e tassare i combustibili per tutti i settori, compresa la pesca. Le esenzioni non sono giustificabili per un solo settore.

Or. en

Emendamento 192
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) ***In considerazione dell'***impatto finanziario, economico ***e*** ambientale in ciascuno Stato membro, come la necessità di elettrificare il settore dei trasporti***,*** è necessario prevedere una procedura per autorizzare l'introduzione da parte degli Stati membri, per un determinato periodo, di altre esenzioni o riduzioni del livello di tassazione. Per motivi di tutela dell'ambiente e della salute umana, compresa la riduzione dell'inquinamento atmosferico, è necessario prevedere una procedura che autorizzi gli Stati membri a introdurre, per un periodo determinato, aliquote maggiorate specifiche. Tale autorizzazione, su richiesta motivata degli Stati membri e su proposta della Commissione, dovrebbe essere adottata mediante una decisione di esecuzione del Consiglio a norma dell'articolo 291 TFUE. Occorrerebbe procedere periodicamente alla revisione di siffatte misure.	(29) ***Occorre considerare l'***impatto finanziario, economico***,*** ambientale ***e relativo alla protezione della salute umana*** in ciascuno Stato membro, come la necessità di elettrificare il settore dei trasporti ***e i settori del riscaldamento e del raffreddamento.*** È necessario prevedere una procedura per autorizzare l'introduzione da parte degli Stati membri, per un determinato periodo, di altre esenzioni o riduzioni del livello di tassazione. Per motivi di tutela dell'ambiente e della salute umana, compresa la riduzione dell'inquinamento atmosferico, è necessario prevedere una procedura che autorizzi gli Stati membri a introdurre, per un periodo determinato, aliquote maggiorate specifiche. Tale autorizzazione, su richiesta motivata degli Stati membri e su proposta della Commissione, dovrebbe essere adottata mediante una decisione di esecuzione del Consiglio a norma dell'articolo 291 TFUE. Occorrerebbe procedere periodicamente

alla revisione di siffatte misure.

Or. en

Emendamento 193
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Proposta di direttiva
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) In considerazione dell'impatto finanziario, economico e ambientale in ciascuno Stato membro, come la necessità di ***elettrificare*** il settore dei trasporti, è necessario prevedere una procedura per autorizzare l'introduzione da parte degli Stati membri, per un determinato periodo, di altre esenzioni o riduzioni del livello di tassazione. Per motivi di tutela dell'ambiente e della salute umana, compresa la riduzione dell'inquinamento atmosferico, è necessario prevedere una procedura che autorizzi gli Stati membri a introdurre, per un periodo determinato, aliquote maggiorate specifiche. Tale autorizzazione, su richiesta motivata degli Stati membri e su proposta della Commissione, dovrebbe essere adottata mediante una decisione di esecuzione del Consiglio a norma dell'articolo 291 TFUE. Occorrerebbe procedere periodicamente alla revisione di siffatte misure.	(29) In considerazione dell'impatto finanziario, economico e ambientale in ciascuno Stato membro, come la necessità di ***decarbonizzare*** il settore dei trasporti, è necessario prevedere una procedura per autorizzare l'introduzione da parte degli Stati membri, per un determinato periodo, di altre esenzioni o riduzioni del livello di tassazione. Per motivi di tutela dell'ambiente e della salute umana, compresa la riduzione dell'inquinamento atmosferico, è necessario prevedere una procedura che autorizzi gli Stati membri a introdurre, per un periodo determinato, aliquote maggiorate specifiche. Tale autorizzazione, su richiesta motivata degli Stati membri e su proposta della Commissione, dovrebbe essere adottata mediante una decisione di esecuzione del Consiglio a norma dell'articolo 291 TFUE. Occorrerebbe procedere periodicamente alla revisione di siffatte misure.

Or. en

Motivazione

Nei trasporti dobbiamo concentrarci sui trasporti a basse emissioni di carbonio e non solo sull'elettrificazione.

Emendamento 194
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 29 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(29 bis) L'attuazione della presente direttiva potrebbe avere conseguenze socioeconomiche e ripercussioni diverse sulle classi di reddito e gli Stati membri. A tale riguardo, la presente direttiva istituisce un sistema di monitoraggio sociale per valutare l'attuazione della direttiva e il suo impatto nei diversi Stati membri e nelle diverse regioni e classi di reddito. Il sistema di monitoraggio sociale dovrebbe attribuire obblighi di comunicazione sia alla Commissione che agli Stati membri. Mentre la Commissione dovrebbe offrire un quadro d'insieme generale, anche in relazione all'andamento dei prezzi dell'energia, gli Stati membri dovrebbero descrivere le misure sociali adottate per mitigare le eventuali conseguenze socioeconomiche dell'attuazione della presente direttiva. Se, secondo le valutazioni del sistema di monitoraggio sociale, non si registrano progressi significativi per mitigare le ripercussioni socioeconomiche sulle famiglie considerate vulnerabili, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di prorogare il periodo transitorio per tali famiglie.

Or. en

Emendamento 195
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Considerando 35

Testo della Commissione	*Emendamento*
(35) È opportuno fare riferimento alla versione attualmente in vigore della	(35) È opportuno fare riferimento alla versione attualmente in vigore della

nomenclatura combinata. Al fine di garantire che i riferimenti ai codici della nomenclatura combinata (NC) contenuti nella presente direttiva siano aggiornati ogniqualvolta necessario ***e che le aliquote minime di imposizione riflettano l'evoluzione dei prezzi***, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda l'aggiornamento del riferimento a tali codici NC ***e l'aggiornamento delle aliquote minime d'imposta sulla base delle variazioni annuali dell'indice dei prezzi al consumo***. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Consiglio riceve tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

nomenclatura combinata. Al fine di garantire che i riferimenti ai codici della nomenclatura combinata (NC) contenuti nella presente direttiva siano aggiornati ogniqualvolta necessario, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda l'aggiornamento del riferimento a tali codici NC. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Consiglio riceve tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Or. en

Emendamento 196
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 35

Testo della Commissione	*Emendamento*
(35) È opportuno fare riferimento alla versione attualmente in vigore della nomenclatura combinata. Al fine di garantire che i riferimenti ai codici della nomenclatura combinata (NC) contenuti nella presente direttiva siano aggiornati ogniqualvolta necessario e ***che le aliquote***	(35) È opportuno fare riferimento alla versione attualmente in vigore della nomenclatura combinata. Al fine di garantire che i riferimenti ai codici della nomenclatura combinata (NC) contenuti nella presente direttiva siano aggiornati ogniqualvolta necessario e ***considerate le***

minime di imposizione riflettano l'evoluzione dei prezzi, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda l'aggiornamento del riferimento a tali codici NC ***e l'aggiornamento*** delle aliquote minime d'imposta ***sulla base delle variazioni annuali dell'indice dei prezzi al consumo***. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Consiglio riceve tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

evoluzioni dei prezzi, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda l'aggiornamento del riferimento a tali codici NC***. La Commissione dovrebbe valutare periodicamente la rilevanza*** delle aliquote minime d'imposta ***e proporre il loro aggiornamento se necessario***. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Consiglio riceve tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Or. en

Emendamento 197
Kira Marie Peter-Hansen

Proposta di direttiva
Considerando 36

Testo della Commissione	*Emendamento*
(36) Ogni cinque anni, e per la prima volta ***cinque*** anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare i livelli minimi di tassazione, ***l'***impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, ***l'***uso dell'elettricità nei trasporti e ***la*** giustificazione delle esenzioni, delle	(36) Ogni cinque anni, e per la prima volta ***tre*** anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio ***e al Parlamento europeo*** una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare ***se*** i livelli minimi di tassazione ***debbano essere innalzati o ampliati per riflettere maggiormente il tenore di carbonio e la componente di inquinamento atmosferico dei prodotti energetici, tenendo conto***

riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali ***e*** sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.	***dell'impatto del sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE sulla fissazione del prezzo del carbonio, e se la direttiva sulla tassazione dell'energia riveduta contribuisca in modo sufficiente a una significativa fissazione del prezzo del carbonio che induca un cambiamento comportamentale, all'impatto sulla riduzione dei gas a effetto serra, tenendo conto del parere del comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici***, ***all'***impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, ***all'***uso dell'elettricità nei trasporti e ***alla*** giustificazione delle esenzioni, delle riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali***,*** sociali ***e in materia di biodiversità***, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.

Or. en

Emendamento 198
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposta di direttiva
Considerando 36

Testo della Commissione	*Emendamento*
(36) Ogni cinque anni, e per la prima volta cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare i livelli minimi di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, delle	(36) Ogni cinque anni, e per la prima volta cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare i livelli minimi di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, delle

riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione ***e*** dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.	riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione***, dell'impatto della presente direttiva sulla connettività aerea e sul benessere economico e sociale delle regioni insulari, periferiche e remote, così come*** dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.

Or. en

Emendamento 199
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposta di direttiva
Considerando 36

Testo della Commissione	*Emendamento*
(36) Ogni ***cinque anni***, e per la prima volta ***cinque anni*** dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare i livelli minimi di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, delle riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.	(36) Ogni ***anno***, e per la prima volta ***un anno*** dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che esamini in particolare i livelli minimi di tassazione, l'impatto dell'innovazione e degli sviluppi tecnologici, in particolare per quanto riguarda l'efficienza energetica, l'uso dell'elettricità nei trasporti e la giustificazione delle esenzioni, delle riduzioni e delle differenziazioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe tenere conto del corretto funzionamento del mercato interno, di considerazioni ambientali e sociali, del valore reale dei livelli minimi di imposizione e dei più ampi obiettivi pertinenti dei trattati.

Or. en