Parlamento europeo
2019-2024

Commissione per la pesca

2021/0213(CNS)

22.3.2022

PARERE

della commissione per la pesca

destinato alla commissione per i problemi economici e monetari

sulla proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione)
(COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS))

Relatore per parere: Gabriel Mato

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

La proposta della Commissione elimina dall'attuale testo della direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dell'energia qualsiasi riferimento alla necessità di preservare la competitività delle imprese dell'UE a livello internazionale e di rispettare gli obblighi internazionali in materia di esenzione fiscale dei carburanti, il cui obiettivo è garantire condizioni di parità. La logica è ora puramente ambientale: rispettare gli obiettivi energetici dell'UE per il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050.

Gli operatori dell'UE competono con flotte fortemente sovvenzionate o che versano tasse o prezzi del carburante ridotti e commercializzano i loro prodotti a basso costo, spesso con considerazioni sociali o ambientali scarse o inesistenti. L'abolizione del regime di detassazione del carburante per il settore della pesca dell'UE creerebbe condizioni di disparità tra gli operatori a livello internazionale a scapito dei produttori dell'UE, in particolare quelli più piccoli.

Inoltre, la proposta della Commissione comporterebbe un trattamento iniquo tra le flotte, dal momento che le navi di grandi dimensioni possono effettuare lunghe campagne di pesca con un unico rifornimento di carburante, e consentirebbe loro di fare rifornimento nei porti con prezzi del carburante più bassi. Tale fenomeno provocherebbe anche un aumento dei prezzi a carico dei consumatori finali, in particolare per i prodotti freschi; ciò sarebbe contrario alle raccomandazioni in materia di salute pubblica di aumentare il consumo di pesce, tenuto conto della sua elevata qualità nutrizionale e quindi dei benefici per la salute. Inoltre, i prodotti ittici sono di gran lunga le proteine animali con la minore impronta di carbonio e, di conseguenza, l'opzione migliore in termini di sicurezza alimentare per combattere i cambiamenti climatici.

Inoltre, a lungo termine, tale proposta incoraggerebbe la costruzione di navi di maggiori dimensioni, che in generale sono più efficienti sul piano energetico rispetto a quelle di piccole dimensioni.

La proposta della Commissione è percepita anche dal settore della pesca come iniqua nei confronti di altri settori economici, in quanto dal 1990 il settore ittico ha quasi dimezzato le sue emissioni di gas a effetto serra, mentre, ad esempio, il settore dell'aviazione ha registrato una forte espansione negli ultimi anni e le sue emissioni di gas a effetto serra sono notevolmente aumentate. Inoltre, le emissioni del settore del trasporto marittimo sono molto elevate.

Il settore della pesca dispone di possibilità e incentivi limitati per innovare e adottare tecnologie verdi, combustibili e fonti energetiche neutri in termini di emissioni di carbonio, poiché gli attuali massimali di capacità di pesca non possono essere superati. Tuttavia, tutte le tecnologie innovative di cui sopra necessitano di più spazio a bordo, che viene conteggiato come capacità di pesca.

Infine, prima che la proposta della Commissione sia discussa dai colegislatori dovrebbe essere effettuata una valutazione d'impatto completa.

EMENDAMENTI

La commissione per la pesca invita la commissione per la pesca, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) L'introduzione di una nuova tassa sul carburante porrebbe l'industria della pesca dell'Unione in una posizione di svantaggio competitivo rispetto ad altri paesi che applicano prezzi del carburante e imposte inferiori, in particolare per quanto riguarda i pescherecci commerciali di piccole dimensioni. Inoltre, ciò comporterebbe un trattamento iniquo tra i territori, dal momento che i pescherecci commerciali di grandi dimensioni possono effettuare lunghe campagne di pesca con un unico rifornimento di carburante, e consentirebbe loro di fare rifornimento nei porti con prezzi del carburante più bassi. Tale misura provocherebbe anche un aumento dei prezzi a carico dei consumatori finali, in particolare per i prodotti freschi. Ciò sarebbe contrario alle raccomandazioni in materia di salute pubblica di aumentare il consumo di pesce, tenuto conto non solo della sua elevata qualità nutrizionale e quindi dei benefici per la salute, ma anche della sua bassa impronta ambientale. Infine, ciò determinerebbe il fallimento su vasta scala senza precedenti di molte imprese di pesca, in particolare quelle di pesca artigianale, e, di conseguenza, la perdita di un numero elevato di posti di lavoro, con gravi ripercussioni per le comunità di pescatori locali.

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) Al fine di conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni stabiliti dall'Unione entro il 2030 e l'obiettivo di neutralità climatica al più tardi per il 2050, è necessario ridurre le emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori, muovendosi verso un quadro di bilancio che penalizzi i combustibili fossili e incoraggi il passaggio a combustibili puliti. Questo cambiamento urgente deve tuttavia avvenire tenendo conto della disponibilità di alternative in ciascuno dei settori interessati.

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 22 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 ter) Secondo la relazione economica annuale 2021 del comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca[1 bis], la flotta peschereccia dell'Unione ha ridotto il suo consumo energetico di oltre 15 punti negli ultimi dieci anni. Tuttavia, il settore della pesca affronta gravi sfide in materia di decarbonizzazione a causa della mancanza di alternative a breve termine e degli attuali limiti di capacità di pesca. I prodotti della pesca e dell'acquacoltura sono tra gli alimenti con la più bassa impronta di carbonio, in particolare il pesce selvatico delle flotte costiere artigianali. L'Unione è il principale mercato ittico del mondo, dato che importa il 60% di ciò che consuma. L'introduzione di una nuova tassa sul carburante per il settore della pesca

avrebbe un grave impatto sulla competitività della flotta dell'Unione, in particolare la flotta costiera artigianale, riducendo la capacità di autosufficienza, aumentando i prezzi al consumo e incrementando di conseguenza le emissioni a causa delle maggiori importazioni. Il settore della pesca dell'Unione dovrebbe pertanto continuare a beneficiare delle esenzioni previste dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

[1 bis] ***Relazione economica annuale 2021 sulla flotta peschereccia dell'UE (CSTEP 21-08).***

Emendamento 4

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 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	(23) Anche il carburante utilizzato per la navigazione per via d'acqua, ***esclusa*** 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, ***per*** 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

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.

d'acqua nell'UE dovrebbero essere soggetti ai livelli normali di tassazione applicabili ai carburanti per motori e all'elettricità negli Stati membri.

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23 bis) Nel corso degli ultimi dieci anni, il settore della pesca ha profuso notevoli sforzi per ridurre in modo significativo il consumo di carburante e pertanto le emissioni di CO2.

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 23 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23 ter) Prima di includere la pesca nella tassazione dei prodotti energetici si dovrebbe procedere a un'esaustiva valutazione d'impatto, che comprenda l'impatto socioeconomico sulla pesca e le comunità costiere.

Emendamento 7

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	(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, ***esclusa*** la pesca, gli Stati membri possono concedere l'esenzione o applicare gli stessi livelli di

tassazione intra-UE, a seconda del tipo di attività.	tassazione intra-UE, a seconda del tipo di attività.

Emendamento 8

Proposta di direttiva
Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(26 bis) Alcune esenzioni o riduzioni del livello d'imposta potrebbero rivelarsi necessarie, in particolare a causa della mancanza di un livello di armonizzazione più elevato a livello dell'Unione, dei rischi di perdita di competitività internazionale o di considerazioni sociali o ambientali.

Emendamento 9

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) ***Esenzioni o*** 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.

Emendamento 10

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	(28) Per far fronte all'impatto sociale delle tasse sull'energia possono risultare necessarie ***esenzioni o*** riduzioni mirate del livello d'imposta. Un'esenzione fiscale può rivelarsi necessaria per proteggere le

proteggere le famiglie vulnerabili.	famiglie vulnerabili.

Emendamento 11

Proposta di direttiva
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) È importante offrire ai pescatori opportunità di diversificazione del reddito in altri settori dell'economia blu al fine di aumentare la resilienza del segmento sfruttando appieno il FEAMPA per finanziare progetti di diversificazione del reddito, sostenendo la formazione nel settore della pesca artigianale e promuovendo sinergie con altri settori dell'economia blu.

Emendamento 12

Proposta di direttiva
Considerando 28 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 ter) Il FEAMPA fornisce sostegno finanziario per l'ammodernamento e la sostituzione dei motori nei pescherecci che utilizzano meno carburante.

Emendamento 13

Proposta di direttiva
Articolo 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 13 bis
	In aggiunta alle disposizioni generali di cui alla direttiva 92/12/CEE relative alle esenzioni di cui godono i prodotti tassabili quando sono destinati a determinati usi, e

	fatte salve le altre disposizioni dell'Unione, gli Stati membri esentano dalla tassazione i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburante per i pescherecci nelle acque dell'Unione, e l'elettricità prodotta a bordo di un peschereccio, alle condizioni da essi stabilite al fine di garantire un'agevole e corretta applicazione delle esenzioni stesse e di evitare frodi, evasioni o abusi.
	Ai fini del presente articolo, per "peschereccio" si intende qualsiasi nave quale definita all'articolo 4, punto 4), del regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Articolo 15 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Fatto salvo l'articolo 5, gli Stati membri applicano come uso singolo, sotto controllo fiscale, almeno i livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I, tabelle B e D, ai prodotti energetici forniti per essere utilizzati come combustibile per le navi e all'elettricità utilizzata direttamente per ricaricare le navi elettriche, a fini di servizi regolari di navigazione per via d'acqua***,*** ***pesca*** e trasporto merci intra-UE.	1. Fatto salvo l'articolo 5, gli Stati membri applicano come uso singolo, sotto controllo fiscale, almeno i livelli minimi di tassazione di cui all'allegato I, tabelle B e D, ai prodotti energetici forniti per essere utilizzati come combustibile per le navi e all'elettricità utilizzata direttamente per ricaricare le navi elettriche, a fini di servizi regolari di navigazione per via d'acqua e trasporto merci intra-UE.

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Articolo 16 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	e bis) ai prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburante per i pescherecci sulle vie navigabili interne e l'elettricità prodotta a bordo di un

peschereccio;

Ai fini del presente articolo, per "peschereccio" si intende qualsiasi nave quale definita all'articolo 4, punto 4), del regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Ristrutturazione del quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione)
Riferimenti	COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ECON 7.10.2021
Parere espresso da Annuncio in Aula	PECH 7.10.2021
Relatore(trice) per parere Nomina	Gabriel Mato 30.11.2021
Esame in commissione	7.2.2022
Approvazione	16.3.2022
Esito della votazione finale	+: 23 –: 5 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Clara Aguilera, Pietro Bartolo, François-Xavier Bellamy, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Rosanna Conte, Rosa D'Amato, Giuseppe Ferrandino, Søren Gade, Francisco Guerreiro, Niclas Herbst, Jan Huitema, Ladislav Ilčić, France Jamet, Pierre Karleskind, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Grace O'Sullivan, João Pimenta Lopes, Manuel Pizarro, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Annie Schreijer-Pierik, Peter van Dalen, Theodoros Zagorakis
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Catherine Chabaud, Valentino Grant, Petros Kokkalis

VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

23	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	Rosanna Conte, Valentino Grant
PPE	François-Xavier Bellamy, Maria da Graça Carvalho, Peter van Dalen, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Annie Schreijer-Pierik, Theodoros Zagorakis
Renew	Catherine Chabaud, Søren Gade, Jan Huitema, Pierre Karleskind
S&D	Clara Aguilera, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Giuseppe Ferrandino, Predrag Fred Matić, Manuel Pizarro
The Left	Petros Kokkalis, João Pimenta Lopes

5	-
ID	France Jamet
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Caroline Roose

0	0

Significato dei simboli utilizzati:
+ : favorevoli
- : contrari
0 : astenuti