



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 15.5.2017
COM(2017) 170 final

2017/0079 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli ridotti di tassazione ai carburanti per motori consumati nelle isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde e nelle isole Scilly, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Nell'Unione la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio¹ (di seguito "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Obiettivo della presente proposta è autorizzare il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Regno Unito) a continuare ad applicare un'aliquota di accisa ridotta sui carburanti per motori (benzina senza piombo e gasolio) in tutte le isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde (al largo della costa scozzese) e nelle isole Scilly (al largo della costa sudoccidentale dell'Inghilterra). Secondo le informazioni fornite dal Regno Unito, nelle zone che beneficerebbero della misura il prezzo al litro del carburante è in media più caro di 0,10 GBP (circa 0,12 EUR) rispetto ad altre regioni del paese. La differenza di prezzo è dovuta ai maggiori costi di trasporto e di distribuzione e alla scarsa popolazione. La misura mira a compensare in parte il costo elevato del carburante nelle zone in questione.

L'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva prevede che il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, possa autorizzare uno Stato membro a introdurre ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche.

La decisione di esecuzione 2011/776/UE del Consiglio ha autorizzato il Regno Unito ad applicare, fino al 30 ottobre 2017, livelli ridotti di tassazione sulla benzina senza piombo e sul gasolio come carburanti per motori in talune isole. Con lettera del 16 settembre 2016 e sulla base di informazioni supplementari inviate il 16 dicembre 2016, in conformità all'articolo 19 della direttiva, le autorità del Regno Unito hanno chiesto alla Commissione di prorogare l'applicazione dell'aliquota ridotta, che sarà inferiore di 0,05 GBP (circa 0,06 EUR) al litro rispetto all'aliquota normale applicata nel resto del Regno Unito (pari a 0,58 GBP, ovvero circa 0,67 EUR)². Ciò significa che l'aliquota ridotta sarebbe comunque di gran lunga superiore al tasso minimo attualmente fissato al livello dell'Unione europea, di 359 EUR per 1 000 litri per la benzina senza piombo e di 330 EUR per il gasolio.

Il Regno Unito ha chiesto che la riduzione possa essere accordata per un periodo di sei anni, ossia il massimo autorizzabile in virtù dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Secondo le autorità britanniche, sulle isole scozzesi il prezzo al litro del carburante è superiore di circa 0,10 GBP (circa 0,12 EUR) rispetto alla media nel resto del Regno Unito. Una riduzione di 0,05 GBP (circa 0,06 EUR) al litro non coprirebbe l'intera differenza di prezzo, ma compenserebbe in parte i consumatori per i prezzi più elevati che devono pagare.

¹ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

² Il Regno Unito applica alla benzina e al gasolio utilizzati come carburanti per motori la stessa aliquota di accisa: 674 EUR per 1000 litri (informazioni del luglio 2016).

Il prezzo più elevato è determinato dai costi aggiuntivi che comporta la vendita di carburante in queste regioni. Secondo le autorità britanniche, le ragioni principali dei maggiori costi sono due:

- (1) i costi di trasporto e di distribuzione per rifornire le isole di carburante sono più elevati a causa dei costi aggiuntivi legati al trasporto marittimo e su strada (distanze e tempi di percorrenza più lunghi), ai costi di traghettamento e di gestione dei terminal, nonché al sovrapprezzo applicato dai fornitori per la consegna di volumi ridotti. Viceversa, quasi tutte le zone continentali dell'Inghilterra e del Galles si trovano a non più di 100 miglia (circa 160 km) da almeno una raffineria e possono essere servite direttamente con autocisterne. Si stima che i costi di trasporto al litro verso le isole scozzesi siano superiori di almeno 0,03 GBP che nella Scozia continentale.
- (2) Visto lo scarso numero di abitanti interessati (103 801 persone di età pari o superiore a 16 anni sparse su un centinaio di isole) e i modesti volumi di carburante venduti per sito, i costi fissi vanno ripartiti su un volume limitato di vendite. In concreto, in queste zone vi sono in tutto 70 stazioni di servizio. I costi fissi per personale, affitto, tasse, riscaldamento, luce, acqua, manutenzione e riparazione si ripercuotono sul prezzo finale al litro alla pompa. Il volume medio di carburante venduto per sito nelle isole Shetland, nelle Orcadi e nelle Ebridi varia tra 0,25 e 0,6 milioni di litri l'anno, contro i 3,8 milioni di litri nel resto della Scozia. Con vendite dell'ordine di 0,25-0,6 milioni di litri, per coprire i costi di gestione di una stazione di servizio è necessario un margine compreso tra 0,07 e 0,15 GBP al litro, mentre con vendite dell'ordine di 3,8 milioni di litri il margine può essere ridotto a 0,033 GBP al litro.

Le autorità britanniche ritengono che gli svantaggi derivanti da prezzi più elevati, dovuti ad un costo unitario superiore alla media, sono significativi per la popolazione locale, e ciò per due ragioni: da una parte perché molti residenti, che devono percorrere distanze considerevoli per raggiungere il più vicino centro urbano, spesso dipendono dai trasporti privati e, dall'altra, perché il reddito percepito nelle zone beneficiarie della misura è relativamente basso.

Applicazione della misura

Nel Regno Unito le accise sui carburanti per motori sono prelevate quando il carburante lascia la raffineria, quando è importato o quando esce dal deposito d'accisa. Risulta pertanto difficile determinare la quantità di carburante destinata alle regioni ammissibili.

L'agevolazione fiscale sarà allora applicata nel punto vendita sulle isole interessate dalla misura, evitando così ogni rischio di sottrazione di carburante soggetto ad aliquota ridotta. Gli esercenti nelle regioni interessate, che saranno registrati presso l'*HM Revenue and Customs* (HMRC, agenzia delle entrate fiscali e doganali) come rivenditori autorizzati, dovranno ridurre il prezzo al litro del carburante per l'ammontare dell'agevolazione fiscale. In cambio, su base periodica, potranno chiedere all'HMRC il rimborso dei diritti in funzione dei litri di carburante venduti.

Ambito di applicazione

L'ambito di applicazione della misura comprende tutte le isole Ebridi interne ed esterne, le isole settentrionali (Northern Isles), le isole del Firth of Clyde (al largo della costa scozzese) e le isole Scilly (al largo della costa sudoccidentale dell'Inghilterra). La misura è destinata a tutti gli acquisti di carburante, sia privati che a fini commerciali, che beneficeranno dell'aliquota ridotta. Secondo le informazioni fornite dalle autorità britanniche, l'86% degli autoveicoli immatricolati sulle isole nel 2016 erano di proprietà privata, mentre il 14% erano veicoli di società.

Argomentazioni adottate dalle autorità britanniche in merito all'impatto della misura sul mercato interno

Le autorità del Regno Unito ritengono che la misura non pregiudicherebbe il corretto funzionamento del mercato interno. Sulle isole, gli organismi più grandi sono quelli del settore pubblico, come le amministrazioni locali e i prestatori di servizi sanitari. Varie società sono stabilite sulle isole, ma il loro fatturato è generalmente inferiore alla media del resto del Regno Unito. Secondo le autorità britanniche, il fatturato medio delle imprese attive nei settori interessati dalla misura è di circa 1,4 milioni di GBP, a fronte di una media nel resto del Regno Unito di circa 5,7 milioni di GBP.

Il Regno Unito sottolinea che l'esenzione non copre l'intera differenza di costo tra le isole e il continente, per cui per gli abitanti delle altre regioni del paese non sarebbe economicamente vantaggioso recarsi sulle isole per beneficiare del regime speciale.

Inoltre, stando alle autorità britanniche, le imprese beneficiarie della misura sono solo piccole concorrenti nei mercati sui quali operano.

Disposizioni vigenti nel settore della proposta

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Valutazione della misura a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Considerazioni politiche specifiche

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita:

"Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche."

La misura prevista dal Regno Unito consiste nel ridurre l'accisa sui carburanti per motori forniti in alcune parti del suo territorio, in particolare in tutte le isole Ebridi, interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde (al largo della costa scozzese) e nelle isole Scilly (al largo della costa sudoccidentale dell'Inghilterra). Essa mira a far sì che nei suddetti territori i prezzi alla pompa si avvicinino alla media del Regno Unito. Nelle regioni interessate dalla misura i costi unitari - e pertanto i prezzi alla pompa - più elevati sono dovuti a maggiori costi di distribuzione e di trasporto e a minori economie di scala.

Si può concludere che l'intenzione di applicare un'aliquota di accisa ridotta sui carburanti per motori per tener conto della peculiare situazione geografica delle zone interessate dalla misura si basa su considerazioni politiche specifiche.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La misura mira a compensare in parte il maggiore costo per unità del carburante - e quindi i prezzi alla pompa - nelle isole interessate tramite un'agevolazione fiscale applicata direttamente presso il punto vendita.

La misura è limitata a quanto necessario a tal fine. In particolare, l'agevolazione è limitata alla quantità di carburante (relativamente ridotta) venduta nelle isole.

Inoltre, l'agevolazione non copre la totalità dei costi aggiuntivi legati alla vendita di carburante nelle regioni in questione, così come non copre la differenza tra i prezzi ivi riscontrati e quelli praticati nel resto del Regno Unito.

A tal proposito, la Commissione constata che l'aliquota di accisa sarà ridotta di 0,05 GBP al litro di prodotto. Tuttavia, stando alle informazioni fornite dalle autorità britanniche, i costi di trasporto aggiuntivi al litro verso i territori in questione sono superiori di 0,03 GBP alla media del Regno Unito e si stima che i costi di gestione delle stazioni di servizio siano superiori, il che determina prezzi compresi, approssimativamente, tra 0,07 e 0,15 GBP al litro, rispetto ad una media, nel resto del Regno Unito, di 0,033 GBP al litro.

Di conseguenza, l'incentivo fiscale a usare l'energia in modo efficiente è mantenuto a un livello almeno pari a quello applicato nel resto del paese.

Infine, nonostante lo sgravio, l'onere fiscale sul carburante consumato nelle zone geografiche in questione resterà ben al di sopra dei livelli minimi di tassazione fissati nella direttiva 2003/96/CE.

La misura è compatibile con le politiche dell'Unione in materia di sanità, ambiente, energia e trasporti.

Inoltre, alla luce degli elementi forniti, essa risulta accettabile sotto il profilo del corretto funzionamento del mercato interno e della necessità di garantire una concorrenza leale. In particolare, in considerazione dell'insularità delle zone alle quali si applica e della riduzione moderata dell'aliquota, la misura non dovrebbe attirare consumatori da altre parti del paese, e non avrebbe pertanto alcun impatto sul consumo di carburante.

Anche dopo l'applicazione della riduzione prevista dalle autorità del Regno Unito, nelle regioni interessate il livello di tassazione della benzina senza piombo e del gasolio continuerà a rispettare il livello minimo di tassazione previsto dall'articolo 7 della direttiva 2003/96/CE. Se soddisfa le condizioni previste all'articolo 44 del regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (UE) n. 651/2014³) e la condizione generale ivi fissata, la misura rientra nell'ambito di applicazione del predetto regolamento ed è quindi esente dall'obbligo di notifica preventiva.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Il settore della tassazione indiretta, contemplato all'articolo 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, il Consiglio gode di una competenza esclusiva, in quanto strumento di diritto derivato, per autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza, il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

³ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non va al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo previsto.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Strumento proposto: decisione di esecuzione del Consiglio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La misura non comporta la valutazione della normativa vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La proposta non richiede la consultazione dei portatori di interessi. La presente proposta si basa su una richiesta presentata dal Regno Unito e riguarda unicamente questo Stato membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario ricorrere a perizie esterne.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta e non richiede una valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dal Regno Unito e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La misura non comporta oneri finanziari e amministrativi per l'UE. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Articolo 1: il Regno Unito sarà autorizzato a continuare ad applicare un'aliquota di accisa ridotta sui carburanti per motori (ossia, benzina senza piombo e gasolio) in tutte le isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde (al largo della costa scozzese) e nelle isole Scilly (al largo della costa sudoccidentale dell'Inghilterra).

Il livello di tassazione dopo la riduzione non può comunque essere inferiore ai minimi per l'Unione stabiliti dalla direttiva 2003/96/CE e la riduzione si applicherebbe a tutti in queste regioni.

La misura consentirebbe alle regioni svantaggiate di mitigare i costi elevati del carburante dovuti alla localizzazione geografica insulare.

Articolo 2: l'autorizzazione richiesta è concessa con effetto dal 1° novembre 2017 per un periodo di due anni, come chiesto dal Regno Unito.

Poiché il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di lasciare l'Unione ai sensi dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea, i trattati cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la data della notifica, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida di prorogare tale termine. Di conseguenza, e fatte salve le disposizioni dell'accordo di recesso, la presente decisione del Consiglio si applica solo fino al momento in cui il Regno Unito cessa di essere uno Stato membro.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli ridotti di tassazione ai carburanti per motori consumati nelle isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde e nelle isole Scilly, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità⁴, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera del 16 settembre 2016 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione ad applicare nelle isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde (al largo della costa scozzese) e nelle isole Scilly (al largo della costa sudoccidentale dell'Inghilterra), un'aliquota d'accisa ridotta sul gasolio e sulla benzina senza piombo, ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. Il 16 dicembre 2016 il Regno Unito ha trasmesso informazioni supplementari.
- (2) Nelle suddette zone, il prezzo del gasolio e della benzina senza piombo, più elevato del prezzo medio praticato nel resto del territorio del Regno Unito, mette i consumatori locali di carburante in condizioni di svantaggio. La differenza di prezzo è dovuta a costi unitari aggiuntivi imputabili alla posizione geografica delle isole, allo scarso numero di abitanti e alla fornitura di volumi di carburante relativamente bassi.
- (3) La riduzione fiscale non sarà superiore a quanto necessario per compensare i costi unitari aggiuntivi sostenuti dai consumatori nelle aree geografiche interessate.
- (4) Le aliquote d'accisa ridotte saranno superiori ai livelli minimi di cui all'articolo 7 della direttiva 2003/96/CE.
- (5) Tenuto conto dell'insularità delle zone alle quali si applica e della moderata riduzione delle aliquote, la misura non darà luogo a movimenti specificamente collegati alla fornitura di carburante.
- (6) Di conseguenza, la misura è accettabile sotto il profilo del corretto funzionamento del mercato interno e della necessità di garantire una concorrenza leale, ed è compatibile con le politiche dell'Unione europea in materia di sanità, di ambiente, di energia e di trasporti.

⁴ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

- (7) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, qualsiasi autorizzazione concessa in base allo stesso articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Per garantire alle imprese e ai consumatori interessati un grado sufficiente di prevedibilità, l'autorizzazione è concessa per un periodo di sei anni. La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.
- (8) Poiché il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di lasciare l'Unione ai sensi dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea, i trattati cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la data della notifica, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida di prorogare tale termine. Di conseguenza, e fatte salve le disposizioni dell'accordo di recesso, la presente decisione del Consiglio si applica solo fino al momento in cui il Regno Unito cessa di essere uno Stato membro,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il Regno Unito è autorizzato ad applicare livelli ridotti di tassazione sulla benzina senza piombo e sul gasolio utilizzato come carburante per motori in tutte le isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde e nelle isole Scilly.

La riduzione rispetto ai livelli di tassazione applicati a livello nazionale alla benzina senza piombo e al gasolio non eccede, nelle zone geografiche in questione, il costo aggiuntivo constatato nella vendita al dettaglio rispetto al costo medio praticato nella vendita al dettaglio nel resto del Regno Unito e non supera 50 GBP per 1 000 litri di prodotto.

Articolo 2

La presente decisione si applica dal 1° novembre 2017 e cessa di produrre effetti il 31 ottobre 2023.

Articolo 3

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*