



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 settembre 2011  
(OR. en)**

**13931/11**

**Fascicolo interistituzionale:  
2011/0232 (NLE)**

**FISC 111**

**PROPOSTA**

---

Mittente:	Commissione europea
Data:	6 settembre 2011
n. doc. Comm.:	COM(2011) 532 definitivo
Oggetto:	Proposta di decisione 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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

---

All.: COM(2011) 532 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 6.9.2011  
COM(2011) 532 definitivo

2011/0232 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE 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

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità è disciplinata, all'interno dell'Unione, dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio<sup>1</sup> (di seguito denominata "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre alle disposizioni previste in particolare agli 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 del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

Obiettivo della presente proposta è autorizzare il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Regno Unito) ad introdurre un'aliquota di accisa ridotta sui carburanti per motori (benzina 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 0,11 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 è intesa a compensare in parte il costo elevato dei carburanti per motori nelle zone in questione.

#### **La richiesta e il suo contesto generale**

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

Con lettera del 23 marzo 2011, in conformità all'articolo 19 della direttiva, le autorità del Regno Unito hanno comunicato alla Commissione la loro intenzione di applicare un'aliquota ridotta, inferiore di 0,05 GBP (circa 0,06 EUR) al litro rispetto all'aliquota standard applicata nel resto del Regno Unito (pari a 0,59 GBP, ovvero circa 0,68 EUR). Ciò significa che l'aliquota ridotta sarebbe comunque di gran lunga superiore al tasso minimo attualmente fissato al livello dell'Unione europea, ovvero 359 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e 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 0,11 EUR) rispetto alla media nel resto del Regno Unito e sulle isole Scilly è ancora più elevato, raggiungendo circa 0,25 GBP (più o meno 0,28 EUR) rispetto alla media. Una riduzione di 0,05 GBP (circa 0,06 EUR) per litro non coprirebbe l'intera differenza di prezzo, ma compenserebbe in parte i consumatori per i prezzi più elevati che devono pagare.

---

<sup>1</sup> 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.

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

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, 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 da autocisterne. Si calcola che le spese di trasporto per litro verso le isole scozzesi sono almeno 0,03 GBP più elevate che nella Scozia continentale.

1. Visto lo scarso numero di abitanti interessati (82 000 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 65 stazioni di servizio di combustibile liquido. I costi fissi per personale, affitto, tasse, riscaldamento, luce, acqua, manutenzione e riparazione si ripercuotono sul prezzo finale per 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 si rende 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 per 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 molti residenti, che devono percorrere distanze considerevoli per raggiungere il più vicino centro urbano, spesso dipendono dai trasporti privati e, dall'altra, dal reddito relativamente basso percepito nelle zone beneficiarie della misura.

#### *Funzionamento della misura*

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

Lo sgravio sarà allora applicato nel punto vendita delle isole interessate dalla misura, evitando così ogni rischio di sottrazione di carburante sottoposto ad aliquota ridotta. I dettaglianti delle regioni interessate saranno registrati presso l'HM Revenue and Customs (HMRC, agenzia delle entrate fiscali e doganali) come rivenditori autorizzati, i quali dovranno ridurre il prezzo al litro del carburante in funzione dell'ammontare dello sgravio fiscale. In cambio, in base ai litri di carburante venduti, saranno autorizzati su base periodica a chiedere all'HMRC il rimborso dei dazi.

#### *Campo d'applicazione*

Il campo 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 ai

privati, ma tutti gli acquisti di carburante, compresi quelli a fini commerciali, beneficiranno dell'aliquota ridotta. Secondo le informazioni fornite dalle autorità britanniche, l'85% degli autoveicoli immatricolati sulle isole nel 2009 erano di proprietà privata, mentre per il 15% si trattava di 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 oggetto 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.

**Valutazione della misura ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

*Considerazioni politiche specifiche*

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

*“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 gli altri obiettivi e politiche 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 uno sgravio fiscale applicato direttamente al punto vendita.

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

Inoltre, lo sgravio 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 per litro di prodotto. Tuttavia, stando alle informazioni fornite dalle autorità britanniche, i costi di trasporto aggiuntivi per litro verso i territori in questione sono superiori di 0,03 GBP alla media del Regno Unito e si stima che per coprire i costi di gestione delle stazioni di benzina sia necessario un margine compreso, approssimativamente, tra 0,07 e 0,15 GBP per litro, rispetto a un margine che, nel resto del Regno Unito, è in media di 0,033 GBP per 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 a carico del carburante consumato nelle zone geografiche in questione resterà ben al di sopra dei livelli minimi di tassazione fissati nella direttiva 2003/96/CE.

Si può pertanto concludere che la misura è compatibile con le politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità, 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.

*Periodo di applicazione della misura e sviluppo del quadro fiscale dell'UE in materia di energia*

La Commissione suggerisce di fissare il periodo di applicazione al massimo consentito dalla direttiva 2003/96/CE, ossia sei anni. Tale periodo appare appropriato per consentire alle autorità britanniche di raccogliere informazioni per valutare i risultati della misura e garantire alle imprese e ai consumatori che beneficiano della misura un grado sufficiente di prevedibilità.

Tuttavia, per non pregiudicare i futuri sviluppi generali del quadro giuridico esistente, è opportuno disporre che, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 del trattato, adotti un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui la presente autorizzazione non sarebbe compatibile, la presente decisione cesserebbe di produrre effetti alla data di entrata in vigore delle norme modificate.

Più concretamente, è fatto riferimento alla proposta presentata dalla Commissione il 13 aprile 2011 [COM (2011) 169]. Conformemente alla suddetta proposta, la tassazione sull'energia verrebbe suddivisa in due parti. Tale sistema sarebbe diverso da quello previsto dalla direttiva 2003/96/CE, sul quale si basa la presente decisione di autorizzazione.

Qualora il Consiglio adottasse questo nuovo sistema e la Commissione ritenesse che l'autorizzazione oggetto della presente proposta sia ancora giustificata, essa esaminerà in modo costruttivo e tempestivo qualsiasi richiesta del Regno Unito relativa a un'autorizzazione adeguata al nuovo sistema, in modo da assicurare la continuità perseguita dall'articolo 2, paragrafo 1, della presente proposta.

### **Normativa sugli aiuti di Stato**

Anche dopo l'applicazione della riduzione prevista dalle autorità del Regno Unito, nelle regioni interessate le aliquote di accisa su benzina e gasolio continueranno a rispettare il livello minimo di tassazione previsto all'articolo 7 della direttiva 2003/96/CE. La misura rientra pertanto nel cosiddetto regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (CE) n. 800/2008)<sup>2</sup> e di conseguenza è esente dall'obbligo di notifica preventiva.

## **2. ESITO DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI DELL'IMPATTO**

### **Consultazione delle parti interessate**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dal Regno Unito e concerne solo questo Stato membro.

### **Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti**

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

### **Valutazione dell'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta.

---

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria), GU L 214 del 9.8.2008.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

La presente proposta ha lo scopo di concedere al Regno Unito un'autorizzazione, in deroga alle disposizioni generali della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, ad applicare, entro determinati limiti, un livello differenziato di tassazione per il gasolio e la benzina senza piombo.

#### **Base giuridica**

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

#### **Principio di sussidiarietà**

Il settore della tassazione indiretta, di cui all'articolo 113 del TFUE, non è di per sé di esclusiva competenza della Comunità ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

L'esercizio delle competenze concorrenti degli Stati membri in tale settore è tuttavia rigorosamente determinato e limitato dal diritto comunitario vigente. A norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, soltanto il Consiglio è abilitato ad autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono sostituirsi al Consiglio.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

#### **Principio di proporzionalità**

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

#### **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: decisione del Consiglio.

L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La misura non comporta oneri finanziari e amministrativi per la Comunità. La presente proposta non ha alcun effetto sul bilancio comunitario.

Proposta di

## DECISIONE 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'elettricità<sup>3</sup>, in particolare l'articolo 19, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera del 23 marzo 2011 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, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.
- (2) Nelle suddette regioni, il prezzo del gasolio e della benzina senza piombo, più elevato del prezzo medio praticato nel resto 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 poco importanti.
- (3) La riduzione fiscale non è superiore a quanto necessario per compensare i costi unitari aggiuntivi sostenuti dai consumatori nelle aree geografiche interessate.
- (4) Le aliquote di imposizione 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 dell'aliquota, la misura non darà luogo a movimenti specificamente collegati alla fornitura di carburante.

---

<sup>3</sup> GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

- (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.
- (7) Dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, si desume che ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto 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. Tuttavia, per non pregiudicare i futuri sviluppi generali del quadro giuridico esistente, è opportuno disporre che, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 del trattato, adotti un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui la presente autorizzazione non sarebbe compatibile, la presente decisione cesserà di produrre effetti alla data di entrata in vigore delle norme modificate.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. Il Regno Unito è autorizzato ad applicare livelli ridotti di tassazione sulla benzina senza piombo e sul gasolio 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 delle aliquote normali di tassazione applicabili 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 i 50 GBP per 1 000 litri di prodotto.

2. I livelli ridotti rispettano gli obblighi previsti dalla direttiva 2003/96/CE, in particolare i livelli minimi di cui all'articolo 7.

## *Articolo 2*

La presente decisione è applicabile dal 1° novembre 2011 e cessa di produrre effetti il 31 ottobre 2017.

Tuttavia, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 del trattato, adotti un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui la presente autorizzazione non sarebbe compatibile, la presente decisione cesserà di produrre effetti alla data di entrata in vigore delle norme modificate.

## *Articolo 3*

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Consiglio  
Il presidente*