



Bruxelles, 3.12.2013
COM(2013) 849 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**in conformità dell'articolo 16 della direttiva 2007/74/CE del Consiglio sull'esenzione
dall'imposta sul valore aggiunto e dalle accise delle merci importate da viaggiatori
provenienti da paesi terzi**

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**in conformità dell'articolo 16 della direttiva 2007/74/CE del Consiglio sull'esenzione
dall'imposta sul valore aggiunto e dalle accise delle merci importate da viaggiatori
provenienti da paesi terzi**

INDICE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO	2
1. Sintesi	4
2. Analisi dei risultati della consultazione	4
2.1. Introduzione	4
2.1.1. Base giuridica e principali elementi della direttiva.....	4
2.1.2. Metodologia	4
2.2. Esame delle osservazioni pervenute.....	5
2.2.1. Articoli 3, 7 e 13 - Definizioni	5
2.2.2. Articolo 6, lettera a) – Interpretazione dell’espressione “importazioni a carattere occasionale”	9
2.2.3. Articolo 8 – Trattamento di altri prodotti del tabacco (nella fattispecie: snus)	12
2.2.4. Articolo 8, paragrafo 2 – Distinzione tra viaggiatori aerei e altri viaggiatori.....	12
2.2.5. Articoli 8, 9, 11 – Limiti quantitativi	13
2.2.6. Articolo 10 – Età dei viaggiatori	13
2.2.7. Articolo 11 – Carburante in un contenitore portatile	14
2.2.8. Articolo 14 – Importo minimo dell’imposta	15
2.2.9. Rapporto tra soglie monetarie e limiti quantitativi	15
2.2.10. Navigazione interna e trasporto di passeggeri sul fiume Danubio.....	15
3. Valutazione complessiva e conclusione.....	15
4. Allegato	17

1. SINTESI

La presente relazione si basa sull'articolo 16 della direttiva 2007/74/CE del Consiglio sull'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto e dalle accise delle merci importate da viaggiatori provenienti da paesi terzi ("la direttiva"), a norma del quale la Commissione trasmette al Consiglio una relazione sull'attuazione di tale direttiva, eventualmente corredata di una proposta di modifica.

Ai fini della stesura della presente relazione, nel giugno 2012 la Commissione ha inviato agli Stati membri un questionario invitandoli a trasmettere le loro osservazioni su qualunque parte della direttiva (considerando e articoli) e formulando domande specifiche sull'applicazione delle esenzioni previste dalla direttiva. La Commissione ha ricevuto risposte da tutti gli Stati membri, che all'epoca erano 27¹. 15 Stati membri non hanno ritenuto necessario modificare le norme vigenti. 5 Stati membri hanno proposto di apportare modifiche redazionali e 7 Stati membri hanno riferito problemi inerenti all'applicazione di talune disposizioni.

Pur avendo individuato alcuni problemi pertinenti, segnatamente in ordine alla definizione e all'interpretazione di espressioni tecniche quali 'importazioni a carattere occasionale', la Commissione non ritiene vi siano argomentazioni convincenti che giustifichino, in questa fase, un'azione legislativa e intende piuttosto adoperarsi per affrontare tali questioni attraverso le pertinenti procedure di comitato, lo scambio di migliori pratiche e l'adozione di strumenti e orientamenti amministrativi di carattere pratico.

2. ANALISI DEI RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE

2.1. Introduzione

2.1.1. Base giuridica e principali elementi della direttiva

La base giuridica della presente relazione è costituita dall'articolo 16 della direttiva: "*Ogni quattro anni, e per la prima volta nel 2012, la Commissione trasmette al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva, eventualmente corredata di una proposta di modifica*".

La direttiva disciplina l'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) e dalle accise delle merci importate nel bagaglio personale dei viaggiatori provenienti da un paese terzo o un territorio in cui non si applicano le norme comunitarie in materia di IVA o e/o di accise. In altri termini, la direttiva definisce sostanzialmente le franchigie fiscali dell'UE applicabili ai viaggi internazionali. Per quanto riguarda i dazi doganali, si applica l'articolo 41 del regolamento n. 1186/2009. Tale aspetto non è direttamente trattato nella presente relazione, che vi accenna soltanto ai fini di un'analisi coerente o nel tentativo di analizzare le sinergie (cfr. in appresso).

Scopo della valutazione periodica effettuata con la stesura della relazione prevista dalla direttiva è verificare se le definizioni, i valori soglia, i limiti quantitativi e altre disposizioni della direttiva continuino a riflettere la realtà economica e assolvano la loro funzione.

2.1.2. Metodologia

Ai fini della stesura della presente relazione, la Commissione ha organizzato una consultazione degli Stati membri nell'intento di raccogliere le loro impressioni in merito all'attuazione, all'efficacia e all'utilità delle disposizioni pertinenti. In particolare sono state

¹ La Croazia è entrata a far parte dell'Unione soltanto il 1° luglio 2013 e non è compresa nella consultazione.

rivolte domande specifiche riguardo all'applicazione delle esenzioni e dei limiti quantitativi previsti dalla direttiva². La presente relazione è stata redatta principalmente sulla base delle informazioni raccolte tramite il questionario. I servizi della Commissione hanno inoltre valutato il documento *“Report on personal luggage provisions – Reporting on issues related to the implementation of Article 41 of Council Regulation (EC) No 1186/2009 which was introduced by Council Regulation (EC) No 274/2008”* (relazione sulle disposizioni in materia di bagaglio personale – problemi connessi all’attuazione dell’articolo 41 del regolamento (CE) n. 1186/2009 del Consiglio che è stato introdotto dal regolamento (CE) n. 274/2008 del Consiglio), redatto dal Segretariato generale il 22 novembre 2011 e trasmesso al Consiglio³.

Anche se il regolamento n. 274/2008 riguarda le franchigie doganali e la direttiva 2007/74/CE del Consiglio le esenzioni dall’imposta sul valore aggiunto e dalle accise, entrambe le normative disciplinano sostanzialmente la stessa materia, ovvero le importazioni di merci trasportate nel bagaglio personale dei viaggiatori provenienti da paesi terzi o territori in cui non si applicano le norme comunitarie. Entrambe le normative, inoltre, sono applicate dalle medesime autorità, ovvero le autorità doganali, all’atto dell’importazione. Pertanto i problemi riscontrati dagli Stati membri saranno identici o, almeno in parte, sovrapponibili. Sulla base di tali premesse, l’entità dei problemi segnalati dagli Stati membri nel questionario nonché le possibili soluzioni possono essere meglio comprese e affrontate se si analizzano le due normative in un contesto coerente.

Nel prosieguo della presente relazione sono esaminate soltanto le questioni sostanziali così individuate. Le richieste di modifiche redazionali e linguistiche non sono trattate nella relazione ma sono comunque state prese in considerazione nei lavori del comitato delle accise⁴.

2.2. Esame delle osservazioni pervenute

2.2.1. Articoli 3, 7 e 13 - Definizioni

Due Stati membri hanno chiesto di inserire una definizione più precisa delle seguenti espressioni contenute nella direttiva:

Articolo 3, paragrafo 1 e paragrafo 2 – “paese terzo” e “territorio in cui non si applicano le norme comunitarie in materia di IVA e/o di accise”

Ai fini dell’applicazione dell’esenzione dall’IVA e dalle accise delle merci importate da viaggiatori provenienti da paesi terzi, è stato suggerito di chiarire le definizioni di “paese terzo” e di “territori” in conformità delle direttive 2006/112/CE e 2008/118/CE del Consiglio, specificando che, tenuto conto delle convenzioni e dei trattati conclusi rispettivamente con la Francia, il Regno Unito e Cipro, il Principato di Monaco, l’Isola di Man e le zone di sovranità del Regno Unito di Akrotiri e Dhekelia non sono considerati paesi terzi ai fini dell’applicazione della direttiva.

Effettivamente l’articolo 3, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2007/74/CE del Consiglio opera una distinzione tra “paese terzo” e “territorio, diverso dal territorio di un paese terzo, in cui non si applicano la direttiva 2006/112/CE e/o la direttiva 92/12/CEE”.

² Il questionario è stato presentato in una riunione del comitato delle accise; la consultazione si è svolta dal 26 giugno 2012 al 27 luglio 2012.

³ Documento 16879/2011 – UD 335 – Allegato.

⁴ Cfr. il documento della Commissione dal titolo *“Outcome of the questionnaire on the implementation of Council Directive 2007/74/EC of 20 December 2007 on the exemption from value added tax and excise duty of goods imported by persons travelling from third countries”* (Risultati del questionario sull’attuazione della direttiva 2007/74/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2007, sull’esenzione dall’imposta sul valore aggiunto e dalle accise delle merci importate da viaggiatori provenienti da paesi terzi) (CED 798).

Tale distinzione è dovuta al fatto che taluni territori appartengono al territorio doganale dell'Unione ma non sono assoggettati a determinate norme fiscali, mentre in altri casi taluni territori, pur trovandosi all'esterno del territorio doganale dell'UE, sono assoggettati a determinate norme fiscali comunitarie in virtù di accordi di associazione. Nella maggioranza dei casi tali norme (che talvolta sono effettivamente complesse) hanno radici storiche e spesso hanno consentito di appianare divergenze di vecchia data. Proprio per tali ragioni storiche e per rispettare gli obblighi assunti da taluni Stati membri, sono state introdotte e devono essere mantenute le distinzioni di cui all'articolo 3, paragrafi 1 e 2. I viaggiatori provenienti dall'Isola di Man che entrano nel territorio comunitario non possono beneficiare delle franchigie a norma dell'articolo 1 e dell'articolo 3, paragrafo 1, perché il territorio dell'Isola di Man non è un paese terzo, mentre i viaggiatori provenienti dal Principato di Monaco non possono beneficiare delle franchigie a norma dell'articolo 1 e dell'articolo 3, paragrafo 2, perché nel loro territorio si applicano la direttiva 2006/112/CE e/o la direttiva 92/12/CEE.

Per le stesse ragioni storiche sono state introdotte e devono continuare ad applicarsi le deroghe alle suddette definizioni. L'articolo 3, paragrafo 1, secondo comma, stabilisce che, tenuto conto dell'accordo fiscale tra la Francia e il Principato di Monaco del 18 maggio 1963 e della convenzione di amicizia e buon vicinato tra l'Italia e la Repubblica di San Marino del 31 marzo 1939, Monaco e San Marino non sono considerati paesi terzi per quanto riguarda le accise. Il fatto che Monaco e San Marino (soltanto ai fini delle accise) non siano considerati paesi terzi (articolo 3, paragrafo 1) garantisce, unitamente alla definizione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, che i viaggiatori provenienti da Monaco che entrano nel territorio comunitario non possano in alcuna circostanza beneficiare delle franchigie previste dalla direttiva 2007/74/CE del Consiglio e che i viaggiatori provenienti da San Marino non possano beneficiare dell'esenzione dalle accise. In effetti l'articolo 1 della medesima direttiva limita il beneficio delle franchigie ai viaggiatori provenienti da un paese terzo e da un territorio, diverso dal territorio di un paese terzo, in cui non si applicano la direttiva 2006/112/CE e/o la direttiva 92/12/CEE.

Analogamente, l'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma, stabilisce che, tenuto conto dell'accordo tra i governi del Regno Unito e dell'Isola di Man in materia di dogane e accise e questioni connesse del 15 ottobre 1979, l'Isola di Man non è considerata quale territorio, diverso dal territorio di un paese terzo, in cui non si applicano la direttiva 2006/112/CE e/o la direttiva 92/12/CEE. Anche in questo caso tale deroga garantisce che i viaggiatori che entrano nel territorio dell'Unione da questi territori non possano beneficiare delle franchigie previste dalla direttiva 2007/74/CE del Consiglio, in quanto l'articolo 1 di tale direttiva concede il beneficio delle franchigie ai soli viaggiatori provenienti da un territorio in cui non si applicano le norme comunitarie in materia di IVA e/o di accise e ai viaggiatori provenienti da paesi terzi.

Poiché tali situazioni particolari, che sono evolute nel tempo, continuano ad esistere, la Commissione ritiene ancora necessarie le norme specifiche di cui all'articolo 3, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2007/74/CE del Consiglio.

Articolo 3, paragrafo 3) – Viaggiatori aerei e viaggiatori via mare

Tale articolo da un lato opera una distinzione tra viaggiatori aerei e viaggiatori via mare e, dall'altro lato, esclude l'aviazione privata da diporto e la navigazione privata da diporto. L'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva prevede una soglia monetaria di

430 EUR nel caso dei viaggiatori aerei e via mare, mentre tale soglia è di 300 EUR per gli altri viaggiatori.

Tra le proposte avanzate nell'ambito della consultazione, è stato suggerito di modificare l'articolo 3, paragrafo 3, in modo tale da rendere facoltativa per gli Stati membri l'esclusione prevista per l'aviazione privata da diporto e la navigazione privata da diporto, per consentire agli Stati membri di applicare un'unica soglia monetaria di 430 EUR per tutti i viaggiatori, eliminando così la duplice soglia di 430 EUR per i viaggiatori aerei e via mare e di 300 EUR per tutti gli altri viaggiatori. L'idea di base è quella di agevolare le procedure negli Stati membri che non hanno frontiere terrestri con paesi terzi.

La distinzione tra i vari mezzi di trasporto è stata introdotta per riflettere la situazione degli Stati membri che condividono una frontiera terrestre con paesi dell'Europa orientale (ad esempio Russia e Ucraina) in cui i prezzi e/o le imposte/accise sono notevolmente inferiori. Non risulta alla Commissione che vi sia stata una riduzione significativa di questi divari di prezzi da quando la direttiva è stata adottata nel 2007. I tassi di inflazione piuttosto elevati che si osservano nella maggioranza degli Stati membri alla frontiera orientale dell'Unione sembrano invece avere accentuato ulteriormente il divario, in termini di potere d'acquisto, tra questi paesi e i paesi terzi alla frontiera orientale dell'Unione.

Inoltre i problemi riferiti dall'Ungheria e dall'Estonia nel documento "*Report on personal luggage provisions – Reporting on issues related to the implementation of Article 41 of Council Regulation (EC) No 1186/2009 which was introduced by Council Regulation (EC) No 274/2008*" sembrano confermare tale conclusione.

Sulla base di quanto precede, la Commissione non ritiene vi siano margini concreti per lasciare agli Stati membri la possibilità di scegliere se escludere l'aviazione privata da diporto o la navigazione privata da diporto.

Dalla consultazione è emersa anche la proposta di allineare la definizione di "viaggiatore" a quella contenuta nell'articolo 236 del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario.

L'articolo 236, lettera A, del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione stabilisce che "[...] per 'viaggiatore' si intende:

1. qualsiasi persona che entri temporaneamente nel territorio doganale della Comunità in cui non ha la residenza normale, nonché
2. qualsiasi persona che rientri nel territorio doganale della Comunità in cui ha la residenza normale dopo un temporaneo soggiorno nel territorio di un paese terzo".

Contrariamente a quanto disposto dal suddetto articolo, l'articolo 1 della direttiva stabilisce norme applicabili ai "[...] viaggiatori provenienti da un paese terzo o un territorio in cui non si applicano le norme comunitarie in materia di IVA e/o di accise, quali definiti all'articolo 3". L'articolo 3 precisa la definizione di questi territori facendo riferimento alla direttiva 2006/112/CE e alla direttiva 2008/118/CE (che abroga la direttiva 92/12/CEE). Tali direttive esprimono un concetto più articolato per i motivi che sono stati precedentemente esposti riguardo alla proposta di modifica dell'articolo 3 della direttiva.

La Commissione, pertanto, non ritiene vi siano margini per allineare la definizione di viaggiatore di cui all'articolo 3 della direttiva a quella contenuta nell'articolo 236 del regolamento 2454/93.

Articolo 7, paragrafo 4 – Bagaglio personale

In base a questa disposizione, non si tiene conto del valore del bagaglio personale del viaggiatore nell'applicazione della soglia monetaria⁵. Secondo un'interpretazione più estesa di questo articolo, il "bagaglio personale di un viaggiatore" potrebbe anche includere gli acquisti in franchigia effettuati dal viaggiatore durante il viaggio di andata. Vi è il rischio che si crei una scappatoia, in quanto un viaggiatore potrebbe effettuare acquisti durante il viaggio di andata senza pagare l'IVA e/o i dazi doganali e reimportare questi stessi articoli in aggiunta alla soglia monetaria. Il viaggiatore avrebbe la possibilità di acquistare merci esenti da IVA per un valore illimitato e di continuare a utilizzarle all'interno dell'UE. È stato pertanto proposto di inserire in questo articolo una definizione di "bagaglio personale" che chiarisca che gli acquisti in franchigia effettuati nel viaggio di andata non costituiscono bagaglio personale e devono rientrare nella soglia monetaria.

In base al disposto dell'articolo 5 e dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva nonché dell'articolo 147, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 146, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2006/112/CE esiste effettivamente la possibilità teorica di un uso abusivo di tali norme. Nella pratica, tuttavia, anche i paesi terzi o i territori al di fuori dell'UE sono soliti applicare soglie monetarie nonché limiti quantitativi per i viaggiatori che entrano nel loro territorio. In genere il valore o la quantità delle merci ammesse in franchigia in detti paesi di destinazione non sono illimitati ma devono soddisfare, al momento dell'importazione, determinati requisiti di legge nazionali/territoriali sia nel viaggio di andata sia nel viaggio di ritorno.

La Commissione non è a conoscenza di pratiche abusive aventi una dimensione economica tale da rendere necessaria un'iniziativa legislativa, né tantomeno gli Stati membri hanno segnalato pratiche di questo tipo. I servizi della Commissione non intendono pertanto avviare un dibattito sull'opportunità di includere gli acquisti in franchigia effettuati durante il viaggio di andata nella disposizione riguardante il bagaglio personale/le soglie monetarie.

Articolo 13 – Personale dei mezzi di trasporto

Nell'ambito della consultazione è stato inoltre proposto di allineare la definizione di "personale dei mezzi di trasporto" di cui all'articolo 13 della direttiva con quella contenuta nell'articolo 49, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 918/83 del Consiglio, del 28 marzo 1983, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali, sostituito dal regolamento (UE) n. 1186/2009 del Consiglio del 16 novembre 2009.

A norma dell'allegato VI del regolamento (UE) n. 1186/2009 del Consiglio, l'articolo 49 del regolamento (CEE) n. 918/83 del Consiglio è stato abrogato senza che sia stata inserita alcuna (nuova) norma correlata nel regolamento abrogativo. L'articolo 41 del regolamento (UE) n. 1186/2009 del Consiglio disciplina invece le franchigie doganali per le merci contenute nei bagagli personali dei viaggiatori mediante rinvio alle disposizioni della direttiva 2007/74/CE del Consiglio:

⁵ “Ai fini dell'applicazione delle esenzioni di cui ai paragrafi 1 e 2 non si tiene conto del valore del bagaglio personale di un viaggiatore che viene importato temporaneamente o reimportato a seguito di esportazione temporanea, né del valore dei medicinali corrispondenti alle sue necessità personali”.

“Le merci contenute nei bagagli personali dei viaggiatori provenienti da un paese terzo sono ammesse in franchigia dai dazi all’importazione, purché tali importazioni siano esenti dall’imposta sul valore aggiunto (IVA) a norma di disposizioni del diritto nazionale adottate in conformità della direttiva 2007/74/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2007, sull’esenzione dall’imposta sul valore aggiunto e dalle accise delle merci importate da viaggiatori provenienti da paesi terzi”.

La Commissione, pertanto, è del parere che allineare la definizione di “personale dei mezzi di trasporto” di cui all’articolo 13 della direttiva a quella contenuta nell’articolo 49, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 918/83 non sia necessario e non apporti alcun valore aggiunto.

2.2.2. *Articolo 6, lettera a) - Interpretazione dell’espressione “importazioni a carattere occasionale”*

Quattro Stati membri hanno sottolineato la necessità di stabilire con maggior precisione con che frequenza è consentito ai viaggiatori di effettuare importazioni di natura non commerciale (ossia determinare il numero massimo di viaggi in un dato lasso temporale). Sembra che alcuni Stati membri che condividono una frontiera terrestre con paesi terzi incontrino particolari difficoltà nel caso di privati che attraversano la frontiera UE/paese terzo più volte alla settimana o, in casi limite, più volte al giorno, trasportando merci soggette ad accisa in quantità pari o leggermente inferiore ai limiti quantitativi massimi consentiti e altri articoli aventi un valore praticamente pari alle soglie monetarie consentite.

I servizi della Commissione comprendono le preoccupazioni espresse da questi Stati membri, soprattutto perché esse ricalcano ampiamente quelle descritte nel documento *“Report on personal luggage provisions – Reporting on issues related to the implementation of Article 41 of Council Regulation (EC) No 1186/2009 which was introduced by Council Regulation (EC) No 274/2008”*. I servizi della Commissione, inoltre, concordano sul fatto che tali importazioni non dovrebbero essere considerate “importazioni a carattere occasionale”.

La direttiva, tuttavia, non fornisce alcun parametro di riferimento che definisca un’adeguata frequenza dei viaggi.

A norma dell’articolo 6 della direttiva, *“le importazioni si considerano aventi natura non commerciale se soddisfano le seguenti condizioni:*

(a) hanno carattere occasionale;

(b) riguardano esclusivamente merci riservate all’uso personale o familiare dei viaggiatori o merci destinate ad essere regalate.

La natura o la quantità delle merci non devono essere tali da indicare che l’importazione avviene per ragioni commerciali”.

Nell’analizzare i molteplici scenari di importazione da parte dei viaggiatori, i servizi della Commissione hanno concluso che un’iniziativa legislativa di modifica delle disposizioni della direttiva non costituisce una soluzione adeguata ai problemi segnalati, in quanto introdurre nella definizione di importazioni a carattere occasionale un’ulteriore distinzione tra importazioni “poco frequenti/saltuarie/non aventi carattere abituale” avrebbe quale unico effetto di aumentare la complessità delle definizioni giuridiche senza rafforzare la certezza del diritto. Definire il carattere “occasionale” esprimendo la frequenza in termini quantitativi non è, di fatto, esente da ambiguità; tuttavia, e in particolare nel caso delle merci soggette ad accisa, i quantitativi trasportati da un viaggiatore che accede al territorio dell’Unione

dovrebbero essere quantitativi consumabili, tenendo conto del normale comportamento di consumo della persona in questione.

Esempio 1: un viaggiatore attraversa la frontiera UE/paese terzo ogni due giorni, portando con sé una stecca di sigarette (200 pezzi) ogni qual volta entra nel territorio dell'UE di ritorno dal paese terzo.

La quantità di 100 sigarette al giorno che dovrebbe essere consumata da tale persona non rientra ovviamente nel normale comportamento di consumo. Queste importazioni non possono essere considerate come aventi natura non commerciale.

Esempio 2: un viaggiatore attraversa la frontiera UE/paese terzo una volta a settimana, portando con sé cinque pacchetti di sigarette e un litro di vodka ogni qual volta entra nel territorio dell'UE di ritorno dal paese terzo.

Se tutte le altre condizioni sono soddisfatte, i quantitativi indicati in questo esempio non dovrebbero dare luogo alle procedure doganali.

Esempio 3: un viaggiatore attraversa la frontiera UE/paese terzo con frequenza giornaliera, entrando nel territorio dell'Unione a bordo di un autoveicolo con serbatoio normale pieno di carburante (benzina o gasolio) e con 10 litri aggiuntivi di carburante in un contenitore portatile.

È assai improbabile che un privato utilizzi quantitativi di carburante così ingenti per scopi non commerciali.

Esempio 4: un viaggiatore attraversa la frontiera UE/paese terzo una volta a settimana, trasportando, ad ogni ingresso nell'UE, 3 pacchetti di tabacco trinciato a taglio fine (per un totale di 90g), 4 litri di vino tranquillo, 1 litro di whisky, 5 orologi da polso, vari flaconi di profumo e 3 dispositivi GPS.

Anche se il quantitativo delle merci soggette ad accisa importate sembra essere conforme ai requisiti della direttiva, l'importazione di altri articoli induce a verificare se il viaggiatore intenda utilizzare gli articoli per scopi commerciali.

La Commissione è conscia del fatto che esistono molti scenari diversi che non possono essere oggetto di una disamina dettagliata e adeguata nell'ambito della presente relazione. I vari e molteplici scenari possono essere analizzati soltanto caso per caso, in particolare laddove vi siano indizi di elusione fiscale, tenendo conto pertanto di tutte le condizioni precisate soprattutto negli articoli da 4 a 6 della direttiva. La Commissione non ha particolari obiezioni contro l'approccio scelto da alcuni Stati membri, che hanno deciso di monitorare la quantità di viaggi effettuati dallo stesso viaggiatore in un determinato lasso di tempo, in particolare alle frontiere terrestri con paesi terzi. Questa attività di controllo non dovrebbe tuttavia determinare una limitazione sproporzionata della libertà di circolazione dei cittadini UE, né limitare i normali attraversamenti delle frontiere da parte di persone che non trasportano merci acquistate all'estero. Per quanto riguarda l'"architettura" di tali attività di controllo, gli Stati membri possono liberamente stabilire le misure che ritengono più adeguate e meno onerose.

Si rammenta inoltre che molte delle disposizioni contenute nella direttiva 2007/74/CE del Consiglio traggono origine da convenzioni internazionali di cui gli Stati membri e l'Unione sono parti contraenti. È pertanto necessario preservare la coerenza tra le norme comunitarie e le disposizioni di queste convenzioni.

Alla luce di quanto precede, la Commissione non intende avviare un'iniziativa legislativa in questa fase per risolvere i problemi descritti. La Commissione è tuttavia disposta a sviluppare, insieme agli Stati membri interessati, prassi e strumenti amministrativi che consentano di affrontare adeguatamente i problemi descritti e a trasmettere successivamente ad altri Stati membri le conoscenze così acquisite.

Le situazioni sopra descritte sono ancora più complesse da gestire nel caso di persone residenti in zone di frontiera, di lavoratori frontalieri o del personale dei mezzi di trasporto (cfr. l'articolo 13 della direttiva). Nel valutare questi casi di attraversamento delle frontiere, gli Stati membri devono tenere conto non soltanto dei requisiti previsti dagli articoli da 4 a 6 della direttiva ma anche della posizione geografica del luogo in cui il viaggiatore risiede, della situazione lavorativa e/o dell'ambiente di lavoro.

Per agevolare la gestione di tali casi particolari, l'articolo 3, paragrafi 5 e 6, della direttiva fornisce le definizioni di "zona di frontiera" e di "lavoratore frontaliere". In base a tali definizioni e in correlazione con l'articolo 13, paragrafo 2, i viaggiatori che si recano in una zona distante oltre 15 chilometri dalla frontiera ("in linea d'aria") sono soggetti unicamente alle limitazioni applicabili a tutti gli altri viaggiatori. Tuttavia alcuni cittadini abusano di tale norma fermandosi all'interno della zona di frontiera e consegnando le merci acquistate all'estero a persone che risiedono entro un raggio di 15 km dalla frontiera. Poiché tali importazioni di solito avvengono soltanto alle frontiere terrestri, la direttiva prevede talune misure che gli Stati membri possono applicare per contrastare/limitare l'uso abusivo delle esenzioni concesse.

In primo luogo, i viaggiatori che non siano viaggiatori aerei e via mare possono importare soltanto merci (diverse da tabacco, alcol e carburante) di valore non superiore a 300 EUR a persona. Nel caso dei viaggiatori aerei e via mare, questo massimale è di 430 EUR.

In secondo luogo, e per promuovere un livello elevato di tutela della salute pubblica, gli Stati membri possono ridurre la quantità massima consentita applicabile ai prodotti del tabacco al 20% della quantità regolare (ovvero 40 sigarette anziché 200). Di conseguenza gli Stati membri possono scegliere liberamente di applicare questi limiti inferiori a tutti i viaggiatori (articolo 8, paragrafo 1) o soltanto ai viaggiatori terrestri e via mare (articolo 8, paragrafo 2).

In terzo luogo, gli Stati membri possono ridurre a un livello stabilito su base nazionale sia la soglia monetaria sia i limiti quantitativi per le persone residenti nelle zone di frontiera, per i lavoratori frontalieri e per il personale dei mezzi di trasporto utilizzati in viaggi internazionali; cfr. l'articolo 13, paragrafo 1, in correlazione con l'articolo 13, paragrafo 2, secondo comma, della direttiva. In alcuni casi gli Stati membri hanno addirittura ridotto a zero i quantitativi/gli importi.

La Commissione è pienamente consapevole delle difficoltà che alcuni Stati membri incontrano nel gestire i casi particolari e le esenzioni previste dalla direttiva. La Commissione ritiene tuttavia che la normativa vigente offra un buon compromesso tra l'obbligo degli Stati membri di evitare la doppia imposizione per le importazioni di natura non commerciale e il diritto sovrano degli Stati membri di proteggere la propria economia interna e il gettito nazionale.

Anche a tale riguardo la Commissione è del parere che un'iniziativa legislativa per gestire i casi particolari nelle zone di frontiera non costituisca, di fatto, un approccio adeguato per

affrontare i problemi segnalati. La Commissione è tuttavia disposta a sviluppare, insieme agli Stati membri interessati, migliori prassi e strumenti amministrativi che consentano di affrontare adeguatamente i problemi descritti e a trasmettere successivamente ad altri Stati membri le informazioni così acquisite.

2.2.3. *Articolo 8 – Trattamento di altri prodotti del tabacco (nella fattispecie: snus)*

Uno Stato membro (la Svezia) segnala un utilizzo abusivo dell'esenzione fiscale prevista dalla direttiva per quanto riguarda un prodotto del tabacco denominato "snus". Lo snus è un prodotto del tabacco che, in base alla legislazione svedese, è soggetto ad accisa. Questo prodotto è vietato in tutti gli altri mercati UE, ad eccezione della Svezia. Poiché l'importazione in esenzione dello snus è soggetta unicamente alla soglia di 430/300 EUR di cui all'articolo 7 (e non ai limiti quantitativi fissati dall'articolo 8), sembrerebbe possibile importare in Svezia ingenti quantitativi di snus in esenzione sostenendo che sono per uso personale. Le misure di controllo doganale sembrano confermare che lo snus è importato illegalmente in Svezia da viaggiatori (corrieri) a bordo dei traghetti del Mar Baltico in maniera organizzata e su vasta scala. Lo snus in esenzione è rivenduto al dettaglio in Svezia e sembra provocare distorsioni nel mercato. La Svezia propone di introdurre un limite quantitativo per lo snus in deroga agli articoli 7 e 8. La Svezia propone inoltre di fissare limiti quantitativi per tutti i prodotti del tabacco soggetti a imposte, compresi i prodotti del tabacco non da fumo.

L'articolo 8 della direttiva stabilisce limiti quantitativi per determinati prodotti del tabacco che gli Stati membri esentano dall'IVA e dalle accise. Altri prodotti, quali i prodotti del tabacco non compresi nell'elenco di cui all'articolo 8, devono rispettare unicamente la soglia di 300/430 EUR (articolo 7). Sembra che la prassi amministrativa svedese che è consistita nell'applicare, nel corso degli anni, soglie di esenzione di 4300 SEK e 3000 SEK per i viaggiatori che giungono da paesi terzi a bordo di un battello o di una nave, corrispondenti rispettivamente a **507,49 EUR** (viaggiatori aerei e via mare) e **354,06 Euro** (altri viaggiatori), abbia notevolmente peggiorato la situazione.

Alla luce di quanto precede, l'adozione di misure nazionali sembra essere prioritaria. Tali misure nazionali potrebbero non soltanto allineare le soglie di esenzione svedesi agli importi in EUR stabiliti dall'articolo 7 della direttiva, ma anche limitare le importazioni di snus. Possono essere citati come esempio i farmaci, i medicinali, le armi, gli esplosivi, il materiale pornografico: in questi casi gli Stati membri possono valutare se esercitare il diritto sovrano di vietare o limitare l'importazione e/o la distribuzione di tali prodotti.

Attualmente la Commissione non intende proporre una modifica della direttiva per quanto riguarda il trattamento dello "snus".

2.2.4. *Articolo 8, paragrafo 2 – Distinzione tra viaggiatori aerei e altri viaggiatori*

Uno Stato membro ha proposto di abolire la distinzione tra viaggiatori aerei e altri viaggiatori (che consente di applicare limiti quantitativi inferiori per i prodotti del tabacco soltanto ai viaggiatori diversi dai viaggiatori aerei).

A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, gli "Stati membri possono decidere di operare una distinzione fra viaggiatori aerei e altri viaggiatori applicando solo a questi ultimi i limiti quantitativi inferiori di cui al paragrafo 1". Se tale distinzione fosse abolita, gli Stati membri avrebbero l'obbligo di applicare i limiti quantitativi inferiori per i

prodotti del tabacco (ovvero 40 sigarette anziché 200) a tutti i viaggiatori oppure a nessuno.

La disposizione attualmente contenuta nell'articolo 8, paragrafo 2, consente agli Stati membri di decidere liberamente se operare una distinzione tra i vari tipi di viaggio. È necessario mantenere tale disposizione per tenere conto della situazione di alcuni Stati membri che condividono frontiere terrestri o marittime con paesi terzi in cui i prezzi sono notevolmente inferiori. Gli Stati membri possono tuttavia scegliere liberamente di applicare lo stesso limite a tutti i viaggiatori.

La Commissione, pertanto, non ritiene vi siano margini per eliminare la possibilità di scelta prevista dall'articolo 8, paragrafo 2.

2.2.5. *Articoli 8, 9 e 11 – Limiti quantitativi*

Uno Stato membro ha proposto di allineare i limiti quantitativi a quelli (notevolmente più elevati) applicabili ai viaggiatori intracomunitari (articolo 32, paragrafo 3, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio), garantendo così parità di trattamento ai viaggiatori provenienti da paesi terzi.

A norma degli articoli 8, 9 e 11 della direttiva, gli Stati membri esentano dall'IVA e dalle accise determinati quantitativi di prodotti del tabacco e di prodotti alcolici nonché il carburante contenuto in un serbatoio normale e una determinata quantità di carburante contenuto in un contenitore portatile.

Secondo un principio fondamentale del mercato interno dell'Unione, non vi sono limiti ai quantitativi che un privato può acquistare e trasportare durante i suoi spostamenti da uno Stato membro all'altro, a condizione che i prodotti siano per uso personale e non siano destinati ad essere rivenduti, ad eccezione dei mezzi di trasporto nuovi. Le imposte (IVA e accise) sono incluse nel prezzo dei prodotti nello Stato membro di acquisto e non è previsto il pagamento di altre imposte in nessun altro Stato membro. Tuttavia per stabilire se i prodotti sottoposti ad accisa siano destinati all'uso personale del privato, gli Stati membri stabiliscono, esclusivamente come elemento di prova, livelli indicativi. Questi ultimi sono di molto superiori ai limiti quantitativi previsti dalla direttiva per le importazioni esenti.

Pertanto non avrebbe alcun senso aumentare i limiti quantitativi per le importazioni esenti allineandoli ai livelli indicativi per le merci tassate nell'UE; in realtà tale approccio avrebbe per effetto di creare una discriminazione nei confronti dei cittadini dell'UE e, al contempo, di aumentare il rischio di distorsioni della concorrenza. I limiti quantitativi di cui agli articoli 8, 9 e 11 della direttiva contribuiscono a tutelare le politiche socioeconomiche e in materia di sanità pubblica e di bilancio degli Stati membri fissando parametri chiari che possono essere applicati dalle autorità nazionali in qualsiasi momento.

La Commissione non è favorevole alla proposta di aumentare i limiti quantitativi di cui agli articoli 8, 9 e 11 della direttiva portandoli ai livelli indicativi previsti dall'articolo 32, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio.

2.2.6. *Articolo 10 – Età dei viaggiatori*

Uno Stato membro propone di sostituire l'indicazione "17 anni" con "18 anni", con riferimento alle misure di sanità pubblica riguardanti i minori nei vari Stati membri.

A norma dell'articolo 10 della direttiva, le esenzioni applicabili ai prodotti del tabacco e ai prodotti alcolici non si applicano agli adolescenti di età inferiore a

17 anni. L'età legale minima per il consumo di bevande alcoliche nei vari Stati membri dipende dalle politiche socioeconomiche e di sanità pubblica adottate a livello nazionale/regionale. In alcuni Stati membri l'acquisto e il consumo di alcol/bevande alcoliche è consentito soltanto a persone di almeno 18 o persino 20 anni di età, mentre in altri Stati membri vige un limite di età inferiore, pari a 16 anni, che è applicabile o soltanto alla birra o a qualsiasi prodotto alcolico/bevanda alcolica, compresi i superalcolici. Per quanto riguarda i limiti di età per l'acquisto e il consumo dei prodotti del tabacco, la situazione negli Stati membri è analoga a quella dei prodotti alcolici. Tuttavia la maggioranza degli Stati membri vieta l'acquisto di prodotti del tabacco ai minori di 18 anni, mentre un numero inferiore di Stati membri lo vieta agli adolescenti di età inferiore a 16 anni. Alcuni Stati membri, inoltre, hanno attuato una normativa in materia di tutela dei giovani che è di competenza regionale. Di conseguenza le disposizioni che disciplinano il consumo di tabacco e di alcolici variano notevolmente persino all'interno di uno stesso Stato membro.

Prima dell'adozione dell'attuale articolo 10 della direttiva, questi aspetti sono stati discussi in dettaglio e il limite di età di 17 anni di cui all'articolo 10 della direttiva riflette un giusto compromesso tra le diverse giurisdizioni e le diverse politiche socioeconomiche e di sanità pubblica a livello nazionale/regionale nei vari Stati membri. Non vi sono nuovi elementi che meritino di essere esaminati nell'ottica di giungere a una conclusione diversa.

In questa fase la Commissione non intende pertanto modificare la disposizione concernente l'età dei viaggiatori.

2.2.7. *Articolo 11 – Carburante in un contenitore portatile*

Uno Stato membro è del parere che non sia necessario prevedere un'esenzione per il carburante trasportato in un contenitore portatile, principalmente per motivi di ordine pratico. Lo stesso Stato membro, inoltre, propone di allineare l'articolo 11 della direttiva al disposto degli articoli 84 e 87 della direttiva 2009/132/CE del Consiglio che determina l'ambito d'applicazione dell'articolo 143, lettere b) e c), della direttiva 2006/112/CE per quanto concerne l'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto di talune importazioni definitive di beni, e degli articoli 107 e 110 del regolamento (CE) n. 1186/2009 del Consiglio relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali, al fine di garantire un'applicazione più chiara e più coerente delle esenzioni fiscali per il carburante contenuto nel serbatoio normale. A norma dell'articolo 11 della direttiva, il carburante contenuto nel serbatoio normale e una quantità aggiuntiva di 10 litri contenuta in un contenitore portatile possono essere esentati dall'IVA e dalle accise. Tali disposizioni traggono origine da varie convenzioni internazionali, quali la convenzione di Kyoto e la convenzione di Istanbul relativa all'importazione temporanea, di cui gli Stati membri e/o l'Unione europea sono parti contraenti. La coerenza tra le norme comunitarie e l'obbligo internazionale deve essere mantenuta. Inoltre non si devono trascurare gli aspetti concernenti la sicurezza sulle strade adottando un punto di vista puramente fiscale.

D'altro lato la Commissione condivide le preoccupazioni espresse da questi Stati membri per quanto riguarda l'abuso di tali esenzioni, soprattutto in quanto esse sono confermate e descritte in maniera dettagliata nel documento "*Report on personal luggage provisions – Reporting on issues related to the implementation of Article 41 of Council Regulation (EC) No 1186/2009 which was introduced by Council Regulation (EC) No 274/2008*". Tuttavia anche in questo caso l'iniziativa legislativa non sembra essere lo strumento di elezione per contrastare queste situazioni di abuso,

per le quali appare più indicato sviluppare strumenti e prassi amministrative mirate. Il disposto degli articoli 84 e 87 della direttiva 2009/132/CE del Consiglio e degli articoli 107 e 110 del regolamento (CE) n. 1186/2009 del Consiglio potrebbe servire da base per lo sviluppo di tali strumenti e prassi.

L'esenzione del carburante contenuto nei serbatoi normali dei veicoli e l'esenzione del carburante contenuto in un contenitore portatile in una quantità non superiore a 10 litri è mantenuta. La Commissione è tuttavia disposta a sviluppare, insieme agli Stati membri interessati, migliori pratiche e strumenti amministrativi che consentano di affrontare adeguatamente i problemi descritti e a trasmettere successivamente ad altri Stati membri le conoscenze così acquisite.

2.2.8. *Articolo 14 – Importo minimo dell'imposta*

Uno Stato membro ha chiesto se l'importo indicato nell'articolo 14 (10 EUR) si applichi complessivamente all'IVA e alle accise (10 EUR in totale) o a ciascuna imposta presa isolatamente (10 + 10 EUR).

A norma dell'articolo 14, gli “Stati membri possono decidere di non applicare l'IVA o le accise per le merci importate dai viaggiatori quando l'importo dell'imposta da applicare non supera 10 EUR”.

La Commissione desidera chiarire che questo importo minimo dell'imposta si riferisce all'imposta totale calcolata (IVA e accise).

2.2.9. *Rapporto tra soglie monetarie e limiti quantitativi*

Nel documento “*Report on personal luggage provisions – Reporting on issues related to the implementation of Article 41 of Council Regulation (EC) No 1186/2009 which was introduced by Council Regulation (EC) No 274/2008*” gli Stati membri avevano espresso una critica, sostenendo che la possibilità di scelta tra le soglie monetarie e i limiti quantitativi potrebbe essere troppo liberale e causare distorsioni di concorrenza fra gli Stati membri. Per quanto riguarda le accise, gli Stati membri non hanno segnalato alcuna siffatta distorsione di concorrenza, né hanno fornito dati economici che confermino un'ipotesi corrispondente.

In questa fase la Commissione non intende pertanto riaprire un dibattito sulla questione del rapporto tra soglie monetarie e limiti quantitativi.

2.2.10. *Navigazione interna e trasporto di passeggeri sul fiume Danubio*

Un operatore economico ha chiesto perché i viaggiatori che entrano nell'UE viaggiando sul fiume Danubio a bordo di un'imbarcazione non marittima non possono usufruire delle franchigie per viaggiatori. I servizi della Commissione non hanno potuto fornire una risposta immediata e discuteranno tale quesito con gli Stati membri, giacché esso sembra rinviare a problemi che attengono alla parità di trattamento fiscale.

Il tema della navigazione interna e del trasporto di passeggeri sul fiume Danubio sarà discusso dalla Commissione e dagli Stati membri in seno al comitato delle accise.

3. VALUTAZIONE COMPLESSIVA E CONCLUSIONE

La consultazione degli Stati membri ha fornito indicazioni aggiornate sull'attuale applicazione del diritto comunitario negli ordinamenti nazionali. La stragrande maggioranza degli Stati membri esprime soddisfazione per le disposizioni e non ravvisa la necessità di

rivedere la direttiva attuale. Gran parte delle osservazioni ricevute riguarda unicamente modifiche linguistiche/redazionali. Per tali motivi la Commissione propone di non avviare, in questa fase, un'iniziativa legislativa volta a modificare la direttiva sulle franchigie per i viaggiatori. La Commissione è tuttavia disposta a sviluppare, insieme agli Stati membri interessati, migliori pratiche e strumenti amministrativi che consentano di affrontare adeguatamente i problemi concreti e a trasmettere successivamente ad altri Stati membri le conoscenze così acquisite.

Tutte le osservazioni di rilievo pervenute trovano eco nella presente relazione, in cui gli Stati membri troveranno orientamenti su particolari questioni, che riguardano principalmente la definizione e l'interpretazione dei termini tecnici utilizzati per l'applicazione della direttiva. Alcune osservazioni accennano a questioni più vaste che sono disciplinate da altri atti legislativi in materia di accise (segnatamente il regime generale delle accise di cui alla direttiva 2008/118/CE del Consiglio). Di tali osservazioni sarà tenuto conto al momento di proporre una revisione di tale normativa.

4. ALLEGATO

Applicazione, da parte degli Stati membri, delle esenzioni e dei limiti quantitativi superiori/inferiori a norma degli articoli 7, 8, 13, 14 e 15 della direttiva 2007/74/CE del Consiglio – Quadro riepilogativo

A norma degli articoli 7, 8, 13, 14 e 15 della direttiva 2007/74/CE del Consiglio, nell'attuare le disposizioni di tale direttiva gli Stati membri possono applicare esenzioni e limiti quantitativi superiori/inferiori. Tali disposizioni sono applicate a livello nazionale. Le tabelle che seguono offrono una panoramica delle esenzioni applicate dagli Stati membri.

Applicazione dei limiti quantitativi ridotti/della soglia monetaria ridotta a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, e dell'articolo 8, paragrafi 1 e 2

Stato membro	Soglia monetaria ridotta a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, in EUR	Limiti quantitativi ridotti per tutti i viaggiatori a norma dell'articolo 8, paragrafo 1	Limiti quantitativi ridotti per viaggiatori che non utilizzano il mezzo aereo, articolo 8, paragrafo 2
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
AT*	150	no	no
BE	175	no	no
BG	no	sì in parte	sì
CY	175	no	no
CZ	200	no	no
DE	175	no	no
DK	no	no	No
EE	no	solo per l'articolo 8, paragrafo 1, lettere a) e d)	n/d
EL	150	no	sì
ES	150	no	no
FI	no	no	no
FR	150	no	no
HU	150	no	sì
IE	215	no	no
IT	150	no	no
LT	147,70	no	sì
LU	175	no	no
LV	282,01	no	sì
MT	no	no	no
NL	no	no	no
PL	no	IVA: no. Accise: entrambi	sì
PT	150	no	no
RO	no	solo per l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a)	no
SE	no	no	sì (soltanto in una certa misura)
SI	150	no	no
SK	no	sì in parte	sì
UK	no	no	no

* L'Austria applica l'articolo 8, paragrafo 3, per i viaggiatori provenienti dalla Samnauntal.

Applicazione dei limiti quantitativi ridotti/della soglia monetaria ridotta a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera a)

Stato membro	Tabacco a) sigarette b) sigaretti c) sigari d) tabacco da fumo	Alcol e bevande alcoliche a) alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico superiore a 22% vol o alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico uguale o superiore a 80% vol b) alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico non superiore a 22% vol c) vino tranquillo d) birra	Carburante a) serbatoio normale b) contenitore portatile	Soglia monetaria (importo massimo in EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,25 litri b) 0,75 litri c) 1 litri d) 2 litri	n/d	20 EUR incl. 4 EUR per prodotti alimentari e bevande non alcoliche
BE	no	no	no	no
BG	no	no	no	no
CY	no	no	no	no
CZ	no	no	no	no
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0 litri b) 0 litri c) 0 litri d) 0 litri	n/d	90 EUR
DK	no	no	no	no
EE	no	no	no	no
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 1 litro b): 2 litri c): 4 litri d): 16 litri	a) carburante in serbatoio normale b) 10 l di carburante in contenitore portatile	175 EUR
ES	a) 200 al mese	no	no	no
FI	no	no	no	no
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 0,25 litri b): 0,50 litri c): 0,50 litri d): 4 litri	a) carburante in un serbatoio normale: 200 litri b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	Importo max.: 175 EUR (viaggiatori di età non inferiore a 15 anni). Per i minori di 15 anni: 40 EUR.
HU	no	no	no	no
IE	no	no	no	no
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,125 litri b) 0,250 litri c) 1 litro d) 2 litri	solo serbatoio normale	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,5 litri b) 0,75 litri c) 0,75 litri d) 4 litri	a) carburante nel serbatoio normale b) nessuna franchigia per i contenitori portatili	147,70 EUR
LU	no	no	no	no
LV	no	no	no	no
MT	no	no	no	no
NL	no	no	no	no
PL	no	a) 0,5 litri (solo per l'IVA) b) 0,5 litri (solo per l'IVA) c) 0,5 litri (solo per l'IVA) d) 2 litri (solo per l'IVA)	no	no
PT	no	no	no	no
RO	no	no	no	no
SE	no	no	no	no
SI	a) 25	a) 0,25 litri	n/d	40 EUR

	b) 10 c) 5 d) 250g	c) 1 litro		
SK	no	no	no	no
UK	no	no	no	no

Applicazione dei limiti quantitativi ridotti/della soglia monetaria ridotta a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b)

Stato membro	Prodotti del tabacco a) sigarette b) sigaretti c) sigari d) tabacco da fumo	Alcol e bevande alcoliche a) alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico superiore a 22% vol o alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico uguale o superiore a 80% vol b) alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico non superiore a 22% vol c) vino tranquillo d) birra	Carburante a) serbatoio normale b) contenitore portatile	Soglia monetaria (importo massimo in EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,25 litri b) 0,75 litri c) 1 litro d) 2 litri	n/d	20 EUR incl. 4 EUR per prodotti alimentari e bevande non alcoliche
BE	no	no	no	no
BG	no	no	no	no
CY	no	no	no	no
CZ	no	no	no	no
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0 litri b) 0 litri c) 0 litri d) 0 litri	n/d	90 EUR
DK	no	no	no	no
EE	no	no	no	no
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 1 litro b): 2 litri c): 4 litri d): 16 litri	a) carburante in serbatoio normale b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	175 EUR
ES	a) 200 al mese	no	no	no
FI	no	no	no	no
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 0,25 litri b): 0,50 litri c): 0,50 litri d): 4 litri	a) carburante in serbatoio normale: 200 litri b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	max.: 175 EUR viaggiatori di età non inferiore a 15 anni). Per i minori di 15 anni: 40 EUR.
HU	no	no	no	no
IE	no	no	no	no
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,125 litri b) 0,250 litri c) 1 litro d) 2 litri	solo serbatoio normale	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,5 litri b) 0,75 litri c) 0,75 litri d) 4 litri	a) carburante in serbatoio normale b) nessuna franchigia per i contenitori portatili	147,70 EUR
LU	no	no	no	no
LV	no	no	no	no
MT	no	no	no	no
NL	no	no	no	no

PL	no	a) 0,5 litri (solo per l'IVA) b) 0,5 litri (solo per l'IVA) c) 0,5 litri (solo per l'IVA) d) 2 litri (solo per l'IVA)	no	no
PT	no		no	no
RO	no		no	no
SE	no		no	no
SI	a) 25 b) 10 c) 5 d) 250g	a) 0,25 litri c) 1 litro	n/d	40 EUR
SK	no		no	no
UK	no		no	no

Applicazione dei limiti quantitativi ridotti/della soglia monetaria ridotta a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera c)

Stato membro	Prodotti del tabacco a) sigarette b) sigaretti c) sigari d) tabacco da fumare	Alcol e bevande alcoliche a) alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico superiore a 22% vol o alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico uguale o superiore a 80% vol b) alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico non superiore a 22% vol c) vino tranquillo d) birra	Carburante a) serbatoio normale b) contenitore portatile	Soglia monetaria (importo massimo in EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,25 litri b) 0,75 litri c) 1 litro d) 2 litri	n/d	20 EUR incl. 4 EUR per prodotti alimentari e bevande non alcoliche
BE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litri b) 0,50 litri c) 2 litri d) 8 litri	a) serbatoio normale: nessun limite. b) contenitore portatile: nessun limite	importo max: 175 €
BG	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 1 litro b): 1 litro c): 2 litri d): 4 litri	a) carburante nel serbatoio normale b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	150 EUR
CY	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litri b) 0,50 litri c) 1 litro d) 3 litri	n/d	35 EUR
CZ	n/d	n/d	n/d	300 EUR
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0 litri b) 0 litri c) 0 litri d) 0 litri	n/d	90 EUR
DK	no	no	no	no
EE	no	no	no	no
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 1 litro b): 2 litri c): 4 litri d): 16 litri	a) carburante nel serbatoio normale b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	175 EUR
ES	no	no	no	30 o 43 EUR
FI	Al mese: a) 200 b) 100 c) 50	Al mese: a) 1 litro b) 2 litri c) 4 litri	Al mese: a) carburante in un serbatoio normale. b) 10 l di carburante	430 EUR al mese (viaggi aerei e via mare). Traffico terrestre: soglia monetaria per le merci importate in un

	d) 250g	d) 16 litri	in un contenitore portatile	unico viaggio max. 300 EUR.
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 0,25 litri b): 0,50 litri c): 0,50 litri d): 4 litri	a) carburante in un serbatoio normale: 200 litri b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	max.: 175 EUR (viaggiatori di età non inferiore a 15 anni). Per i minori di 15 anni: 40 EUR.
HU	no	no	no	no
IE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,35 litri b) 0,50 litri c) 0,75 litri d) 4 litri	a) carburante in un serbatoio normale. b) 10 l di carburante in un contenitore portatile	430 EUR
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,125 litri b) 0,250 litri c) 1 litro d) 2 litri	solo serbatoio normale	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,5 litri b) 0,75 litri c) 0,75 litri d) 4 litri	a) carburante in un serbatoio normale b) nessuna franchigia per i contenitori portatili	147,70 EUR
LU	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litri b) 0,5 litri c) 2 litri d) 8 litri	n/d	175 EUR
LV	no	no	no	no
MT	no	no	no	no
NL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 1 litro b): 1 litro c): 2 litri d): 8 litri	nessun limite quantitativo inferiore	nessuna soglia inferiore
PL	no	a) 0,5 litri (solo per l'IVA) b) 0,5 litri (solo per l'IVA) c) 0,5 litri (solo per l'IVA) d) 2,0 litri (solo per l'IVA)	no	no
PT	a) 80 b) 20 c) 10 d) 50g	n/d	n/d	200 EUR
RO	no	no	no	no
SE	a) 100 b) 20 c) 20 d) 100g	a) 0 litri b) 0 litri c) 0 litri d) 0 litri	n/d	0 EUR
SI	a) 25 b) 10 c) 5 d) 250g	a) 0,25 litri c) 1 litro	n/d	40 EUR
SK	no	no	no	no
UK	no	no	no	no

Applicazione delle deroghe a norma dell'articolo 14 e dell'articolo 15

MS	Deroghe articolo 14 (IVA o accise non applicate se l'imposta non supera 10 EUR)	Deroghe articolo 15 (adeguamento/arrotondamento valuta nazionale all'euro)*
AT	sì	no
BE	no	no
BG	no	no

CY	sì	no
CZ	sì	sì (solo per l'articolo 15, paragrafo 2)
DE	no	no
DK	no	no
EE	no	no
EL	no	no
ES	no	no
FI	no	no
FR	no	no
HU	no	sì (solo per l'articolo 15, paragrafo 2)
IE	no	no
IT	sì	no
LT	no	sì (solo per l'articolo 15, paragrafo 2)
LU	sì	no
LV	no	sì (solo per l'articolo 15, paragrafo 2)
MT	sì	no
NL	no	no
PL	sì	no
PT	sì	no
RO	sì	no
SE	sì	sì
SI	no	no
SK	no	no
UK	no	sì