



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 20 marzo 2007 (17.04)
(OR. en)**

7615/07

FISC 32

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 19 marzo 2007
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto: Comunicazione della Commissione al Consiglio ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio (navigazione privata da diporto e aviazione privata da diporto)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 107 definitivo.

All.: COM(2007) 107 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.3.2007
COM(2007) 107 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

**ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio
(navigazione privata da diporto e aviazione privata da diporto)**

1. INTRODUZIONE

Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio¹ che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (in appresso: "direttiva sulla tassazione dell'energia" o "direttiva"), oltre a quanto disposto dalla direttiva, 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 sulla base di considerazioni politiche specifiche.

La Commissione esamina la richiesta. Successivamente presenta una proposta al Consiglio, oppure lo informa dei motivi per i quali non ha proposto l'autorizzazione della misura di cui trattasi.

Nel quadro più ampio del riesame delle deroghe che ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia scadono alla fine del 2006, la Finlandia, la Danimarca e l'Irlanda hanno presentato una richiesta di autorizzazione a derogare con decorrenza dal 2007 alle disposizioni della direttiva relativamente al carburante utilizzato per l'aviazione privata da diporto, ossia la navigazione aerea non compresa nell'esenzione obbligatoria prevista dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera b), della stessa direttiva. Inoltre, la Finlandia e l'Irlanda hanno anche chiesto l'autorizzazione ad esentare dall'accisa il carburante utilizzato per la navigazione privata da diporto. Le relative lettere sono state protocollate dalla Direzione generale Fiscalità e unione doganale².

La presente comunicazione ha lo scopo di informare il Consiglio dei motivi per i quali la Commissione non ha proposto l'autorizzazione delle misure richieste dagli Stati membri sopra menzionati.

2. SINTESI DELLE RICHIESTE

2.1. Richiesta della Finlandia

(a) La Finlandia vorrebbe applicare l'esenzione dalle accise al carburante utilizzato per l'aviazione privata da diporto.

La misura mira a mantenere le condizioni di funzionamento dell'aviazione da diporto del paese. Secondo le autorità finlandesi, una riduzione di tale attività avrebbe ripercussioni negative sulle conoscenze e sulle capacità di volo dei piloti nonché sulla loro disponibilità a svolgere missioni civili e, inoltre, provocherebbe una diminuzione delle attività commerciali relative all'aviazione. Pertanto, colpirebbe il settore sul piano sia dell'occupazione che della concorrenza.

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). Direttiva modificata da ultimo dalle direttive 2004/74/CE e 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 87 e pag. 100).

² Il 5 dicembre 2006 (Finlandia), il 13 novembre 2006 (Danimarca) e il 14 dicembre 2006 (Irlanda).

La Finlandia sostiene poi che la tassazione del carburante avio ridurrebbe il numero di punti di distribuzione rendendo quindi difficile fare rifornimento, con conseguenti rischi di sicurezza connessi all'uso alternativo di carburante per autoveicoli negli aeromobili.

Inoltre fa presente che, data l'esigua quantità di carburante consumato dall'aviazione da diporto nel paese, l'introduzione del regime fiscale generale comporterebbe un aumento di entrate insignificante e un beneficio limitato in termini di riduzione delle emissioni di carbonio.

Secondo la Finlandia, la modesta entità del gettito fiscale da un lato e i considerevoli costi amministrativi dall'altro indicano che la redditività dei costi della suddetta misura sarebbe minima. Visto che i registri degli aeromobili non consentono la differenziazione tra uso ricreativo e uso commerciale degli apparecchi, la misura comporterebbe elevati oneri amministrativi derivanti dalla necessità di attuare un complesso sistema di controllo in seguito al passaggio al regime fiscale normale.

(b) La Finlandia vorrebbe anche applicare un'aliquota ridotta (7,06 cent per litro) al gasolio utilizzato come carburante per la navigazione privata da diporto.

La richiesta mira a mantenere al loro livello attuale le condizioni di funzionamento dei servizi e delle industrie attinenti alla navigazione e a garantire il mantenimento delle condizioni per la navigazione da diporto. La Finlandia sostiene che il rigetto della richiesta avrebbe effetti negativi sproporzionati sia sul settore navale che sulle numerose piccole imprese ad esso associate.

Inoltre fa presente che l'applicazione del regime fiscale normale comporterebbe benefici minimi rispetto ai costi e agli altri effetti connessi alla scadenza della deroga e sottolinea la scarsa redditività dei costi di tale misura fiscale. Fa poi notare che l'introduzione del regime fiscale generale darebbe luogo ad un aumento insignificante delle entrate e a benefici limitati in termini di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda queste ultime, dopo l'introduzione nel 2004 della normativa nazionale sulla qualità di determinati carburanti la situazione nel paese è sensibilmente migliorata.

La Finlandia fa altresì presenti i costi di conformità che la fine della deroga comporterebbe per i fornitori di carburante, nonché i costi amministrativi e le difficoltà di applicazione che comporterebbe per l'amministrazione. Inoltre, la fine della deroga creerebbe problemi di sicurezza in quanto causerebbe la diminuzione del numero di stazioni di rifornimento lungo la costa.

La Finlandia sostiene infine che la deroga persegue obiettivi di politica regionale, in particolare nelle regioni scarsamente popolate con strutture aziendali in declino che sono difficili da raggiungere. Le autorità finlandesi mirano a far sì che l'intero paese rimanga abitato; pertanto, sono state spese considerevoli risorse finanziarie nazionali ed europee per lo sviluppo delle sue zone remote. Secondo la Finlandia, la scadenza della deroga andrebbe in senso contrario a tali obiettivi e agli investimenti effettuati.

Entrambe le richieste prevedono come data di scadenza il 31 dicembre 2012.

2.2. Richiesta della Danimarca

La Danimarca vorrebbe applicare un'esenzione dalle accise al carburante utilizzato per l'aviazione privata da diporto. Lo scopo della misura è di evitare l'onere amministrativo derivante dalla necessità di attuare un complesso sistema di controlli in seguito al passaggio al regime fiscale normale.

La richiesta non prevede una data di scadenza.

2.3. Richieste dell'Irlanda

(a) L'Irlanda vorrebbe applicare un'aliquota ridotta di accisa al carburante utilizzato per l'aviazione privata da diporto (276,52 EUR per 1 000 litri per la benzina e 16,00 EUR per 1 000 litri per il kerosene).

A sostegno della richiesta vengono addotti due argomenti.

In primo luogo, la fine della deroga imporrebbe costi di conformità eccessivi ai fornitori di carburanti avio. Potrebbero inoltre esservi considerevoli costi a tantum per i campi d'aviazione/gli aeroporti.

In secondo luogo, la fine della deroga comporterebbe costi amministrativi sproporzionati per l'amministrazione fiscale, che dovrebbe sottrarre risorse ad altre attività per poter attuare un adeguato sistema di controllo.

(b) L'Irlanda vorrebbe inoltre applicare un'aliquota ridotta (47,36 EUR per 1 000 litri) al gasolio utilizzato come carburante per la navigazione privata da diporto.

A sostegno di tale richiesta l'Irlanda sottolinea l'importanza di questa attività per il turismo e gli effetti negativi che la fine della deroga avrebbe sia sul settore navale che sulle numerose piccole imprese ad esso associate.

Inoltre, le autorità irlandesi fanno presente che la deroga persegue anche obiettivi di politica regionale e che la sua fine sarebbe incoerente con le precedenti politiche nazionali e comunitarie. Verrebbe ridotta la capacità dell'Irlanda di attuare la propria politica regionale, il che potrebbe essere inteso come un'interferenza della Commissione in un ambito essenzialmente interno. Il settore peraltro ha ricevuto consistenti investimenti di fonte sia privata che pubblica, compresi finanziamenti europei.

Anche in questa richiesta l'Irlanda sottolinea i costi di conformità che la fine della deroga comporterebbe per l'industria e per i porti turistici nonché i costi amministrativi e le difficoltà di applicazione che comporterebbe per l'amministrazione.

Le richieste non prevedono una data di scadenza.

3. CONTESTO DELLE RICHIESTE

Il carburante utilizzato per l'aviazione privata da diporto e per la navigazione privata da diporto è soggetto a imposizione nella Comunità dal 1993³, salvo particolari deroghe concesse agli Stati membri.

Al fine di rendere più coerenti le politiche comunitarie in materia di trasporti, ambiente e fiscalità, la Commissione ha già proposto una prima volta, nel 1996, di abolire tali deroghe⁴. Successivamente, la Commissione ha avviato una graduale eliminazione di queste deroghe nel 2000, quando ha affermato che esse avrebbero dovuto aver termine con l'entrata in vigore della direttiva sulla tassazione dell'energia o, in ogni caso, al più tardi il 31 dicembre 2002⁵. Alla fine, le deroghe sono state prorogate fino al 31 dicembre 2006 e successivamente sono state incorporate nella direttiva sulla tassazione dell'energia (articolo 18 e allegato II) con l'intento di agevolare la loro graduale eliminazione.

Nella sua comunicazione del giugno 2006 *Riesame delle deroghe di cui agli allegati II e III della direttiva 2003/96/CE del Consiglio che scadono entro la fine del 2006* (in prosieguo "comunicazione del giugno 2006")⁶ la Commissione ha dichiarato che il trattamento fiscale favorevole del carburante utilizzato per le attività in questione rispetto al carburante utilizzato per attività comparabili (trasporto o diporto) non doveva essere rinnovato. Allo stesso tempo la Commissione ha invitato gli Stati membri, qualora ritenessero necessario continuare a beneficiare di una deroga per considerazioni politiche specifiche, a presentare una domanda conformemente all'articolo 19 della direttiva, giustificando debitamente le loro esigenze politiche.

4. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Nel quadro più ampio del riesame delle deroghe in scadenza ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia, la Commissione ha recentemente avuto l'occasione di esaminare richieste di deroga analoghe presentate da altri Stati membri. Il 30 novembre 2006 essa ha adottato due comunicazioni⁷, in cui ha esposto per quali motivi, in base all'analisi effettuata, non poteva accogliere tali richieste.

La Commissione ritiene che la Finlandia, la Danimarca e l'Irlanda abbiano per lo più presentato argomenti uguali a quelli esaminati dettagliatamente nelle due comunicazioni adottate il 30 novembre 2006. Di seguito sono indicati in sintesi i motivi esposti nelle due comunicazioni, completati ove necessario da punti riguardanti argomenti più specifici addotti dagli Stati membri richiedenti.

³ Direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992); direttiva poi abrogata, insieme alla direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali, dalla direttiva 2003/96/CE con decorrenza dal 31 dicembre 2003.

⁴ COM(1996) 549 del 14 novembre 1996.

⁵ COM(2000) 678 del 15 novembre 2000.

⁶ COM(2006) 342 del 30 giugno 2006 *Riesame delle deroghe di cui agli allegati II e III della direttiva 2003/96/CE del Consiglio che scadono entro la fine del 2006*.

⁷ COM(2006) 743 del 30 novembre 2006 *Comunicazione della Commissione al Consiglio ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio (navigazione privata da diporto)* e COM(2006) 742 del 30 novembre 2006 *Comunicazione della Commissione al Consiglio ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio (aviazione privata da diporto)*.

La Commissione non può accettare gli argomenti presentati basati su conseguenze inerenti unicamente al passaggio dalla deroga alla tassazione normale, quali oneri amministrativi, difficoltà o costi di conformità e di applicazione o questioni di sicurezza⁸. In effetti, il Consiglio ha deliberatamente scelto di assoggettare l'aviazione e la navigazione private da diporto alla tassazione normale, e di concedere deroghe soltanto per permettere di superare le difficoltà iniziali. Pertanto, non si può ritenere che gli argomenti addotti corrispondano a considerazioni politiche specifiche ai sensi dell'articolo 19 della direttiva sulla tassazione dell'energia. Inoltre gli interessi e le politiche cui si riferisce tale disposizione, riguardanti il mercato interno, la concorrenza leale, l'ambiente, l'energia e i trasporti, chiaramente si oppongono alla concessione delle deroghe richieste⁹.

Per quanto riguarda l'aspetto della "concorrenza" sollevato dalla Finlandia in relazione alla navigazione privata da diporto, esso rispecchia piuttosto una distorsione esistita in passato e che non dovrebbe essere perpetuata.¹⁰

Non possono essere accettati nemmeno gli argomenti della Finlandia relativi alle conoscenze e capacità in materia di navigazione aerea e alla disponibilità ad effettuare missioni civili. Le necessità al riguardo sono molto specifiche e possono essere soddisfatte da misure mirate, più idonee per natura e portata, senza che gli interessi comunitari summenzionati siano pregiudicati da un'anomala esenzione dalle imposte armonizzate. Ciò vale anche per l'argomento relativo alle regioni scarsamente popolate con strutture aziendali in declino che sono difficili da raggiungere¹¹.

Ancora in relazione all'aspetto regionale, la Commissione vorrebbe far presente che le deroghe concesse in passato alla Finlandia e all'Irlanda non sono mai state formalmente considerate uno strumento della politica regionale comunitaria. Inoltre, il sostegno fornito dai fondi europei non era destinato, specificamente, alla navigazione privata da diporto, né era basato sul presupposto che la Finlandia e l'Irlanda potessero continuare a derogare alla direttiva sulla tassazione dell'energia.

Infine, la Finlandia e l'Irlanda sollevano una questione più generale di proporzionalità, sostenendo che le emissioni prodotte dall'aviazione e dalla navigazione private da diporto rappresentano una parte limitata delle emissioni totali prodotte dal settore dei trasporti nel suo insieme e/o che il passaggio alla tassazione normale è inefficace in termini di gettito. Questi argomenti erroneamente considerano l'esenzione un punto di partenza e non la scelta deliberata del legislatore di assoggettare le attività in questione alla tassazione normale. In tale ottica, la proporzionalità non richiede disparità di trattamento rispetto ad attività di trasporto o ricreative comparabili, né può essere attribuita una particolare importanza al fatto che i costi di attuazione possano essere diversi da quelli di altri settori di applicazione delle accise, in quanto differenze del genere sono inerenti alla natura dell'amministrazione fiscale. Nessuno degli argomenti addotti rispecchia considerazioni politiche specifiche ai fini dell'articolo 19 della direttiva¹².

⁸ Le questioni attinenti alla sicurezza sono in ogni caso oggetto della corrispondente legislazione. Esse non sono connesse alle norme della direttiva sulla tassazione dell'energia.

⁹ Per i particolari, v. i documenti COM(2006) 742 e COM(2006) 743, rispettivamente pp. 5 e 6.

¹⁰ Vedasi COM (2006) 742, pag. 6.

¹¹ Vedasi COM (2006) 742, pag. 6.

¹² Si vedano COM (2006) 742, pag. 6, e COM(2006) 743, pp. 6 e 7.

5. CONCLUSIONE

Complessivamente, la Commissione ritiene che la Finlandia, la Danimarca e l'Irlanda non abbiano presentato considerazioni politiche specifiche tali da giustificare la necessità di continuare a derogare alle norme già adottate all'unanimità nell'UE in due occasioni e l'esistenza di una misura fiscale chiaramente incompatibile con diverse politiche comunitarie. Gli argomenti addotti dagli Stati membri interessati rappresentano le conseguenze dell'esistenza della deroga per un lungo periodo di tempo.

Gli Stati membri hanno ormai avuto abbastanza tempo per adeguarsi alla nuova situazione, dato che la deroga in questione e altre deroghe analoghe sono state oggetto di discussione nella Comunità almeno dal 1996 e che la Commissione ha più volte ribadito la necessità di procedere alla loro eliminazione.

Qualora, in casi molto specifici o particolari, la scadenza della deroga crei delle difficoltà, gli Stati membri richiedenti, fatto salvo il pieno rispetto del diritto comunitario in materia di tassazione dell'energia o in altri settori¹³, possono adottare misure intese a ridurre o attenuare i problemi connessi al passaggio al regime di tassazione normale.

La Commissione pertanto conclude che le condizioni di cui all'articolo 19 non sono soddisfatte. Sulla base di tale conclusione, **la Commissione non propone le autorizzazioni richieste.**

¹³ Comprese in particolare le norme del trattato relative agli aiuti di Stato.