



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 marzo 2007 (18.04)
(OR. en)**

7694/07

FISC 34

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 (trasporti pubblici locali di passeggeri e disabili)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 106 definitivo.

All.: COM(2007) 106 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.3.2007
COM(2007) 106 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE (trasporti pubblici locali di passeggeri e disabili)

1. INTRODUZIONE

Conformemente all'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: "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la 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 (che ne abbiano fatto domanda) 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 cui 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, l'Irlanda e la Danimarca hanno presentato richieste di autorizzazione a derogare alle disposizioni della direttiva con decorrenza dal 2007. Questi Stati membri intendono applicare esenzioni fiscali parziali o totali al carburante nel contesto di taluni utilizzi previsti all'articolo 5, terzo trattino, della direttiva. Le misure in parola non sono conformi ad una condizione fissata all'articolo 5, ossia che vengano rispettati "i livelli minimi di tassazione stabiliti" dalla direttiva. Le richieste di cui sopra sono state protocollate dalla Direzione generale della Fiscalità e dell'Unione doganale².

La presente comunicazione intende informare il Consiglio dei motivi per i quali la Commissione non propone le autorizzazioni richieste.

2. SINTESI DELLE RICHIESTE

2.1. Richieste dell'Irlanda

In primo luogo l'Irlanda vorrebbe applicare un'aliquota ridotta di accisa (22,72 EUR per 1 000 litri) sul gasolio utilizzato dai servizi di trasporto passeggeri su strada in possesso di una licenza rilasciata dalla competente autorità nazionale, o altrimenti autorizzati per legge, dalle società di autobus, dai servizi di trasporto scolastico e dagli operatori di autobus da turismo.

Secondo l'Irlanda, la misura intende promuovere lo sviluppo del trasporto pubblico locale di passeggeri e, più in generale, perseguire l'obiettivo della protezione ambientale.

L'Irlanda afferma che un adattamento del regime attuale alle condizioni previste all'articolo 5 della direttiva comporterebbe un aumento dei prezzi e renderebbe necessario adeguare le tariffe praticate. Questo scoraggerebbe l'uso dei trasporti pubblici, con il conseguente maggior ricorso al trasporto privato, il che aumenterebbe il traffico e l'inquinamento.

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 Lettere protocollate il 13 novembre 2006 (Danimarca) e il 14 dicembre 2006 (Irlanda).

L'Irlanda ritiene inoltre che la misura si ripercuoterebbe in special modo sulla popolazione con reddito inferiore, che usa più frequentemente i trasporti pubblici, e sulle linee meno redditizie (ossia quelle che servono le zone scarsamente popolate).

Ne risulterebbero particolarmente colpiti gli autobus, che sono uno dei mezzi di trasporto pubblico fondamentali del paese, oltre ad essere quello più flessibile.

In secondo luogo, l'Irlanda vorrebbe esentare dalla tassazione il carburante utilizzato in veicoli adibiti al trasporto di persone con grave disabilità fisica fino ad un massimo di 600 galloni, o 2 728 litri, all'anno. Questi massimali verrebbero portati a 900 galloni, o 4 092 litri, per le organizzazioni che rappresentano disabili. Secondo l'Irlanda, si tratta di una misura per sua natura molto restrittiva e applicabile solo a persone che soddisfano determinati criteri rigorosi, lo scopo della quale consiste nel compensare gli elevati costi di mobilità cui devono far fronte le persone gravemente disabili. L'Irlanda sostiene infatti che molte persone con gravi disabilità dispongono di redditi limitati. La misura infine, sempre secondo il governo irlandese, non ha alcuna incidenza sul funzionamento del mercato interno. Essa è parte di un più ampio pacchetto di incentivi esistente in Irlanda e applicabile alle persone gravemente disabili.

Le richieste non fissano una data di scadenza della misura.

2.2. Richiesta della Danimarca

La Danimarca vorrebbe esentare dalla tassazione il GPL e il gasolio (senza zolfo o a basso tenore di zolfo) utilizzati da veicoli adibiti al trasporto pubblico locale di passeggeri. Scopo della misura è promuovere la protezione dell'ambiente non solo sostenendo il trasporto pubblico, ma anche favorendo carburanti più ecologici.

La richiesta prevede come data di scadenza il 31 dicembre 2008.

3. CONTESTO DELLE RICHIESTE

Conformemente all'articolo 5, terzo trattino, della direttiva sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri possono applicare aliquote d'imposta differenziate per i seguenti usi: trasporti pubblici locali di passeggeri (compresi i taxi), raccolta di rifiuti, forze armate e pubblica amministrazione, disabili, ambulanze. Il rispetto dei livelli minimi di tassazione prescritti dalla direttiva costituisce la principale condizione del ricorso a questa possibilità.

Questa disposizione facoltativa è stata inserita nella direttiva sulla tassazione dell'energia sulla base dell'esperienza maturata negli anni '90 con le varie deroghe concesse dal Consiglio ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 92/81/CEE³; lo scopo era offrire agli Stati membri una certa flessibilità in alcuni settori, garantendo al tempo stesso piena considerazione delle preoccupazioni alla base della determinazione dei livelli minimi di tassazione previsti dalla direttiva. Tale intenzione è più evidente per il trasporto pubblico. Nella relazione pubblicata nel 1996 relativa alle deroghe concesse ai sensi dell'articolo 8,

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). Questa direttiva, insieme alla direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali, è stata abrogata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio con decorrenza dal 31 dicembre 2003.

paragrafo 4, della direttiva 92/81/CEE⁴ la Commissione ha concluso che le deroghe dovevano essere mantenute fino all'introduzione di una norma generale nell'ambito del regime comunitario comune della tassazione dei prodotti energetici, o al più tardi fino al 31 dicembre 1998⁵.

Questa impostazione traspare anche dalla proposta del 1997⁶, che ha condotto all'adozione della direttiva sulla tassazione dell'energia nel 2003. La proposta era intesa ad offrire agli Stati membri una certa flessibilità nel perseguire i propri obiettivi politici nazionali, assicurando al tempo stesso il rispetto degli interessi comunitari. L'obbligo di rispettare i livelli minimi di tassazione riflette, oltre ai bisogni del mercato interno, la necessità di mantenere gli incentivi destinati a promuovere l'efficienza energetica e la protezione dell'ambiente, un'esigenza che si applica anche ai trasporti pubblici. Durante i negoziati del Consiglio sulla direttiva sulla tassazione dell'energia il campo di applicazione della disposizione in parola è stato ulteriormente elaborato, ma il principio di base e quindi l'esigenza di rispettare i livelli minimi di tassazione sono stati mantenuti.

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 "la comunicazione del 2006")⁷ la Commissione ha fornito uno sguardo d'insieme sull'ampia flessibilità offerta dalla direttiva sulla tassazione dell'energia e ha confermato che le deroghe per i carburanti usati nei casi di cui sopra non sono più necessarie poiché è esplicitamente prevista un'apposita disposizione all'articolo 5, terzo trattino, della direttiva.

4. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Di seguito la Commissione valuterà le richieste relativamente alle misure previste dagli Stati membri richiedenti non contemplate dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera i), della direttiva sulla tassazione dell'energia (si vedano anche le considerazioni esposte alla fine della presente comunicazione).

La Commissione ritiene che la maggior parte delle preoccupazioni avanzate dai due Stati membri richiedenti per giustificare le deroghe richieste corrispondano perfettamente a quelle che in primo luogo hanno portato all'inserimento dell'articolo 5, terzo trattino, nella direttiva sulla tassazione dell'energia.

Esse non possono pertanto essere ritenute considerazioni politiche specifiche ai fini dell'articolo 5. Questa disposizione, adottata sulla base dell'articolo 93 del trattato CE, stabilisce già un compromesso fra le considerazioni politiche che invocano un trattamento fiscale più favorevole del combustibile utilizzato nei settori interessati e le preoccupazioni che sollecitano l'applicazione di determinati livelli minimi di tassazione. Queste ultime riguardano le politiche e gli interessi comunitari esplicitamente menzionati all'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva sulla tassazione dell'energia, che in particolare giustificano gli incentivi a favore del miglioramento dell'efficienza energetica e della protezione dell'ambiente. Una deroga ai sensi dell'articolo 19 non può pertanto essere concessa

⁴ COM(96) 549 del 14 novembre 1996.

⁵ Punto 5.5 della relazione.

⁶ COM (97)30 del 12 marzo 1997. Vedasi in particolare il progetto di articolo 5.

⁷ 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.

unicamente sulla base degli stessi argomenti che hanno condotto all'adozione dell'articolo 5 della direttiva. Questo punto è già stato spiegato in dettaglio nella comunicazione della Commissione riguardante richieste analoghe adottata il 30 novembre 2006⁸.

La stessa logica si applica alla richiesta avanzata dall'Irlanda in relazione ai disabili. Della loro situazione si tiene infatti espressamente conto nell'articolo 5 della direttiva sulla tassazione dell'energia. Questo riferimento rispecchia di fatto la deroga di cui l'Irlanda ha beneficiato nell'ambito del precedente quadro giuridico.

Quanto alle considerazioni di ordine sociale addotte dall'Irlanda, la Commissione vorrebbe ricordare quanto confermato dall'Irlanda stessa, ossia che non tutte le persone gravemente disabili hanno necessariamente bisogno di sostegno sociale, e far presente che un'esenzione fiscale completa di carattere generale, ossia aperta a tutti, non consente di riflettere questo aspetto. Esigenze particolari legate alle risorse economiche delle persone interessate potrebbero essere soddisfatte più adeguatamente con misure specifiche che non interferiscano con i livelli minimi di tassazione fissati nella direttiva sulla tassazione dell'energia.

Per quanto riguarda la parte della richiesta di deroga per i veicoli adibiti al trasporto pubblico locale di passeggeri avanzata dall'Irlanda a favore degli operatori di autobus da turismo, la Commissione vorrebbe sottolineare che la logica di cui sopra si applica anche in questo caso in quanto tali operatori si possono far rientrare nella nozione di "trasporti pubblici locali di passeggeri". Quanto alle situazioni che esulano da tali termini, la Commissione fa riferimento all'articolo 7 della direttiva, che autorizza gli Stati membri, in determinate circostanze, ad applicare aliquote di imposta differenziate per il gasolio utilizzato in certi veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (v. in particolare il paragrafo 2 e il paragrafo 3, lettera b), di tale disposizione). L'Irlanda non ha presentato alcuna considerazione politica specifica per giustificare la concessione di vantaggi fiscali che vadano oltre quanto previsto all'articolo 7 della direttiva. A tale riguardo la Commissione osserva che la condizione stabilita al paragrafo 2 della suddetta disposizione, secondo la quale devono essere rispettati i livelli minimi di tassazione, corrisponde alla norma applicabile nell'ambito dell'articolo 5 della direttiva, in particolare per quanto riguarda i trasporti pubblici locali di passeggeri.

Quanto alla richiesta della Danimarca riguardante i trasporti pubblici, la Commissione ritiene che essa si riferisca indifferentemente agli obiettivi di promozione dei trasporti pubblici e di promozione di carburanti più ecologici, in special modo del gasolio senza zolfo o a basso tenore di zolfo⁹. Con riguardo al primo obiettivo la Commissione rimanda alle considerazioni esposte sopra e nella citata comunicazione del novembre 2006. Considerazioni analoghe si applicano tuttavia anche all'obiettivo consistente nella promozione di carburanti di qualità superiore. A tale riguardo si può aggiungere che gli interessi della concorrenza leale costituiscono un ulteriore argomento a favore del rispetto dei livelli minimi di tassazione comunitari.

⁸ COM(2006) 741 del 30 novembre 2006 – Comunicazione della Commissione al Consiglio ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio (trasporti pubblici locali di passeggeri, forze armate, pubblica amministrazione, ambulanze).

⁹ Il GPL utilizzato come propellente rientra nelle disposizioni particolari dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera i), della direttiva sulla tassazione dell'energia. Si vedano le osservazioni esposte alla fine della presente comunicazione.

5. CONCLUSIONE

Sulla base delle considerazioni summenzionate la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i trasporti pubblici locali di passeggeri o i disabili, nessuna delle richieste contenga motivazioni politiche specifiche diverse da quelle che hanno condotto all'inserimento dell'articolo 5, terzo trattino, nella direttiva sulla tassazione dell'energia. L'articolo 5 esprime la necessità di riconciliare tali preoccupazioni con quelle alla base dei livelli minimi di tassazione, vale a dire di creare parità di condizioni all'interno del mercato interno e mantenere un incentivo al miglioramento dell'efficienza energetica e della protezione dell'ambiente. Questi aspetti sono parte degli interessi e delle politiche comunitari esplicitamente menzionati all'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma. Considerata l'esistenza dell'articolo 7 della direttiva sulla tassazione dell'energia e in assenza di argomenti specifici avanzati dall'Irlanda, considerazioni analoghe si applicano alla richiesta di tale Stato membro con riguardo ai trasporti di passeggeri diversi dai trasporti locali.

I suddetti Stati membri hanno avuto tempo sufficiente per adattarsi al nuovo equilibrio fissato dal legislatore comunitario. Per bisogni sociali e/o locali molto specifici, un rimedio più adatto sarebbe costituito da strumenti diversi dalle accise (e che non interferiscono con i requisiti minimi della direttiva sulla tassazione dell'energia)¹⁰.

La Commissione ritiene pertanto che le condizioni di cui all'articolo 19 non siano soddisfatte. Di conseguenza **la Commissione non propone le autorizzazioni** richieste dai due Stati membri.

Dal momento che la richiesta presentata dalla Danimarca fa riferimento all'utilizzo di carburanti alternativi privilegiati ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera i), della direttiva, va osservato che le esenzioni o le riduzioni possono essere concesse dagli Stati membri ai sensi della disposizione summenzionata senza alcun intervento della Commissione e del Consiglio. Di conseguenza, e conformemente all'enunciato e alla ratio dell'articolo 19, tali esenzioni o riduzioni non sono comprese nel campo di applicazione di questa disposizione. Ad esse quindi non si applicano le conclusioni sopra menzionate.

¹⁰ Fatte salve le altre disposizioni comunitarie, in particolare le norme in materia di aiuti di Stato contenute nel trattato.