

**DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2015/356 DEL CONSIGLIO****del 2 marzo 2015****che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli di tassazione differenziati su taluni carburanti per motori in determinate zone geografiche a norma dell'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>(1)</sup>, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera datata 2 febbraio 2014 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'accisa ridotta sul gasolio e sulla benzina senza piombo, venduti come carburanti per motori destinati ai veicoli stradali, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, nelle zone geografiche che rientrano, alla data della notifica della presente decisione, nei distretti con codice postale di IV54 (Highland, Scotland), IV26 (Highland, Scotland), IV27 (Highland, Scotland), NE48 (Northumberland, England), PH41 (Highland, Scotland), KW12 (Highland, Scotland), PA80 (Argyll and Bute, Scotland), PH36 (Highland, Scotland), IV22 (Highland, Scotland), PA38 (Argyll and Bute, Scotland), PH23 (Highland, Scotland), PH19 (Highland, Scotland), IV21 (Highland, Scotland), LA17 (Cumbria, England), EX35 (Devon, England), IV14 (Highland, Scotland) e nella zona geografica che rientra, alla data della notifica della presente decisione, nella città postale di Hawes (North Yorkshire, England). In data 3 giugno e 17 settembre 2014 il Regno Unito ha trasmesso ulteriori informazioni e chiarimenti.
- (2) Nelle suddette zone il prezzo del gasolio e della benzina senza piombo, venduti come carburanti per motori destinati ai veicoli stradali, più elevato del prezzo medio praticato nel resto del territorio del Regno Unito, mette i consumatori locali di carburante in condizioni di svantaggio. La differenza di prezzo è dovuta a costi unitari aggiuntivi imputabili alla posizione geografica di tali zone, allo scarso numero di abitanti e alla fornitura di volumi di carburante relativamente poco importanti.
- (3) Le aliquote di imposizione ridotte dovrebbero essere superiori ai livelli minimi di cui all'articolo 7 della direttiva 2003/96/CE.
- (4) Tenuto conto della natura specifica delle zone alle quali si applica e della moderata riduzione dell'aliquota, riduzione che allevia solo in parte i costi più elevati sostenuti nelle zone geografiche in questione, la misura non darà luogo a movimenti per la fornitura di carburante.
- (5) 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 in materia di sanità, di ambiente, di energia e di trasporti.
- (6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ciascuna autorizzazione concessa a norma di tale articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Per garantire alle imprese e ai consumatori interessati un grado sufficiente di prevedibilità, l'autorizzazione dovrebbe essere 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 sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), introduca un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui l'autorizzazione rilasciata a norma della presente decisione non sarebbe compatibile, la presente decisione dovrebbe cessare di produrre effetti alla data di entrata in vigore del sistema modificato.
- (7) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

<sup>(1)</sup> GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

1. Il Regno Unito è autorizzato ad applicare un livello ridotto di accisa sul gasolio e sulla benzina senza piombo venduti come carburanti per motori destinati ai veicoli stradali nelle zone geografiche che rientrano, alla data della notifica della presente decisione, nei distretti con codice postale di IV54 (Highland, Scotland), IV26 (Highland, Scotland), IV27 (Highland, Scotland), NE48 (Northumberland, England), PH41 (Highland, Scotland), KW12 (Highland, Scotland), PA80 (Argyll and Bute, Scotland), PH36 (Highland, Scotland), IV22 (Highland, Scotland), PA38 (Argyll and Bute, Scotland), PH23 (Highland, Scotland), PH19 (Highland, Scotland), IV21 (Highland, Scotland), LA17 (Cumbria, England), EX35 (Devon, England), IV14 (Highland, Scotland) e nella zona geografica che rientra, alla data della notifica della presente decisione, nella città postale di Hawes (North Yorkshire, England).

Al fine di evitare sovracompenzazioni, la riduzione dell'aliquota normale di tassazione applicabile a livello nazionale rispettivamente al gasolio o alla benzina senza piombo non eccede, nelle zone geografiche in questione, il costo aggiuntivo osservato nella vendita al dettaglio rispetto al costo medio della vendita al dettaglio praticato nel resto del Regno Unito e la riduzione non supera i 50 GBP (64 EUR) per 1 000 litri di prodotto.

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

*Articolo 2*

La presente decisione si applica a decorrere dal giorno della notifica.

Essa cessa di produrre effetti sei anni dopo. Tuttavia, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 TFUE, introduca un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui l'autorizzazione rilasciata a norma dell'articolo 1 della presente decisione non sarebbe compatibile, la presente decisione cesserà di produrre effetti alla data di entrata in vigore di tale sistema modificato.

*Articolo 3*

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

Fatto a Bruxelles, il 2 marzo 2015

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

D. REIZNIECE-OZOLA

---