

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(89)526 def.

Bruxelles, 19 dicembre 1989

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

relativa al ravvicinamento delle aliquote delle accise
sugli oli minerali

(presentata dalla Commissione)

BELAZIONE

I. INTRODUZIONE

1. La presente proposta della Commissione reca modifiche alla proposta dell'agosto 1987, concernente le aliquote delle accise sugli oli minerali. Nella comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul completamento del mercato interno ed il ravvicinamento delle imposte indirette (COM(89)260), presentata nel giugno scorso, la Commissione ha indicato a grandi linee le modifiche da apportare in questo settore. Per ciascuna categoria di prodotti viene fissata un'aliquota minima o una forcella di aliquote, da applicarsi in tutti gli Stati membri entro e non oltre il 31 dicembre 1992. Per ciascuna di queste categorie di prodotti vengono definite aliquote obiettivo, che rappresentano l'obiettivo a lungo termine verso cui devono convergere gli Stati membri.

II. CONTESTO GENERALE

2. L'impostazione originaria della Commissione, esposta nel documento COM(87)327, si inserisce in un contesto nel quale tutti gli Stati membri riscuotono accise sugli oli minerali. Si tratta di tasse esclusivamente specifiche, ossia espresse in valore monetario per una determinata quantità fisica di un prodotto. Le aliquote sono fissate per ciascuna delle grandi categorie di prodotti: benzina (con o senza piombo), carburante per autoveicoli diesel, gasolio per riscaldamento, olio pesante combustibile, cherosene e gas liquido di petrolio. Nel complesso, le diverse aliquote d'imposizione, adottate da ciascuno Stato membro, non rispondono ad una concezione globale, bensì sono determinate da una varietà di fattori storici. Inoltre, le aliquote applicate nei vari paesi della Comunità alle singole categorie di oli minerali sono caratterizzate da una notevole diversità, anche se in misura meno accentuata rispetto ad altre categorie di prodotti soggetti ad accise.
3. In tali circostanze, si è optato per una strategia essenzialmente pragmatica. Sulla base delle categorie accettate di prodotti e delle aliquote d'imposizione allora in vigore negli Stati membri (in linea di massima all'1.4.1987), la Commissione aveva proposto una serie di aliquote medie che sarebbero diventate le aliquote obiettivo della Comunità a decorrere dal 31 dicembre 1992.

Questa proposta, unitamente al resto del pacchetto fiscale, è stata esaminata in sede di Consiglio e di Parlamento. Ne è emerso che, per molti Stati membri, un passaggio troppo rapido dalle aliquote esistenti alle aliquote obiettivo prospettate avrebbe comportato notevoli problemi d'ordine pratico, in particolare per quanto riguarda il gettito fiscale.

In considerazione di ciò, nel giugno scorso la Commissione ha annunciato l'intenzione di assumere un'impostazione più flessibile per il ravvicinamento delle aliquote delle accise.

III. FLESSIBILITA' E ABOLIZIONE DELLE FRONTIERE FISCALI NEL 1992

4. Qualsiasi proposta intesa a superare tali difficoltà deve essere formulata nel rispetto dell'Atto unico europeo. Per gli oli minerali, ciò significa concretamente che le aliquote ed il regime d'imposizione che saranno adottati non devono pregiudicare il principio dell'abolizione dei controlli fiscali alle frontiere intracomunitarie. Si dovrà inoltre tener conto dell'assetto specifico degli scambi e del consumo di tali prodotti nella Comunità.
Con riguardo agli oli minerali, che costituiscono un importante fattore industriale e commerciale, le implicazioni della diversità delle aliquote sul piano della concorrenza limitano la flessibilità.
5. Per questo motivo, la Commissione distingue tra prodotti essenzialmente destinati al consumo finale privato (per i quali il rischio di distorsione è limitato) e prodotti adibiti per lo più ad uso commerciale (ovviamente più esposti a distorsioni di concorrenza). Di conseguenza, la benzina (con o senza piombo) può essere sottoposta ad un regime diverso dal carburante diesel o dall'olio pesante. Il gasolio per riscaldamento occupa una posizione a sé, in quanto, pur essendo destinato prevalentemente al consumo privato, la struttura dell'offerta esige un approccio specifico.
6. Si deve anche tener conto di vari altri fattori che influiscono sulla determinazione dei livelli d'imposizione. Per quanto riguarda gli oli minerali, la diversità delle aliquote è imputabile all'influenza delle politiche nazionali nel settore dell'energia, dei trasporti e persino dell'ambiente. La Commissione ha prestato particolare attenzione all'incidenza dei dettami della politica ambientale, senza peraltro tralasciare le politiche dei trasporti e dell'energia.

IV. NATURA DELLA FLESSIBILITA'

7. Da quanto precede (esigenze riconducibili alla politica energetica, dei trasporti e di salvaguardia ambientale), nonché dalle considerazioni formulate nella comunicazione al Parlamento e al Consiglio (COM(89)260), appare giustificata una flessibilità espressa, secondo i prodotti, da aliquote minime o da forcelle.

8. In concreto, tale flessibilità verrà attuata nel modo seguente:

- 8.1. A decorrere dal 1° gennaio 1993, avrà luogo un primo ravvicinamento delle aliquote: ciascuno Stato membro dovrà applicare aliquote uguali o superiori alle aliquote minime fissate per la benzina (con o senza piombo), il gas liquido di petrolio, il metano ed il cherosene utilizzati come carburanti, nonché aliquote comprese tra i limiti delle forcelle fissate per il carburante diesel, il gasolio per riscaldamento e l'olio pesante combustibile.
- 8.2. Dopo tale data, la flessibilità iniziale dovrà dare luogo ad un'evoluzione delle aliquote verso valori di riferimento, qualificati come aliquote obiettivo, al fine di rispettare gli obiettivi peculiari del mercato interno.

A livello comunitario, queste aliquote dovranno essere compatibili con le politiche dei trasporti e dell'energia e con le esigenze di salvaguardia dell'ambiente.

Tuttavia, non sarebbe opportuno anticipare i risultati degli studi attualmente in corso né gli orientamenti che la Commissione presenterà per questi settori. Di conseguenza, l'importo delle aliquote obiettivo non è stato fissato nella presente direttiva. Entro il 31 dicembre 1990 presenterà all'uopo una proposta di direttiva del Consiglio.

- 8.3. Onde favorire l'adeguamento delle aliquote da parte degli Stati membri e ridurre le distorsioni di concorrenza dovute alla persistente diversità delle aliquote, saranno autorizzate soltanto le modifiche tendenti ad una convergenza verso le aliquote obiettivo.
- 8.4. Ogni due anni, il Consiglio riesaminerà, sulla base di un rapporto della Commissione, il livello delle varie aliquote (aliquote minime, forcelle e aliquote obiettivo) e delibererà, su proposta della Commissione, in merito agli eventuali adeguamenti di tali aliquote in funzione dell'evoluzione della politica comunitaria nei vari settori interessati (trasporti, energia, ambiente).

Indipendentemente da tali adeguamenti, ogni due anni il Consiglio procederà, su proposta della Commissione, all'indicizzazione delle diverse aliquote al fine di mantenerne il valore reale.

U. ANALISI PER CATEGORIA DI PRODOTTI

A. BENZINA SUPER (CON PIOMBO)

9. L'accisa sulla benzina rappresenta quasi il 40%, ossia la maggior parte, del gettito complessivo proveniente dalle accise nell'insieme della Comunità. Pertanto, negli Stati membri con livello d'imposizione elevato (ove il ravvicinamento delle aliquote comporta una diminuzione del gettito), è indispensabile che l'onere dell'adeguamento sia mitigato da un'opportuna flessibilità.
10. La benzina è un prodotto destinato essenzialmente al consumo finale, di cui vengono acquistate quantità relativamente modeste (quanto può contenere il normale serbatoio di un'automobile) e su cui vengono pagate le accise e l'IVA. La normativa vigente in materia di sicurezza limita infatti il trasporto di quantitativi commerciali ai soli operatori autorizzati.
A questo livello, i controlli sugli acquisti transfrontalieri sono praticamente inesistenti e gli Stati membri possono legittimamente ritenere che le deviazioni di traffico non esorbitino dai limiti accettabili.
11. Tuttavia, se dopo il 1992 dovessero persistere differenze di prezzo rilevanti, l'abolizione di tutti i controlli alle frontiere potrebbe incoraggiare il trasporto abusivo di questo prodotto. Attualmente, i prezzi della benzina al netto di imposte divergono notevolmente da un paese all'altro, anche tra paesi vicini. Se si esamina la struttura generale dei prezzi si constata che i fattori che determinano il divario dei prezzi allo stadio finale non sono d'ordine puramente fiscale. Ammettendo l'ipotesi che le forze di mercato tendano ad eliminare le componenti del divario non corrispondenti a reali differenze di costo, si deve concludere che le aliquote d'imposizione finiranno necessariamente per ravvicinarsi.
12. La proposta del 1987 prospettava un'aliquota di 340 ECU/1 000 l, il che equivaleva alla semplice media aritmetica delle aliquote esistenti (la media ponderata al consumo era di 337 ECU).
13. Nel frattempo, si propone d'introdurre un'aliquota minima di 337 ECU.
14. Nella maggior parte degli Stati membri non si verificheranno cambiamenti immediati, dato che i paesi con aliquote inferiori alla minima prevista sono tenuti ad aumentarle entro il 31 dicembre 1992.

B. BENZINA SENZA PIOMBO

15. Le statistiche riguardanti la quota di mercato della benzina senza piombo sono rapidamente superate; si sa comunque che, negli Stati membri in cui la benzina senza piombo è stata oggetto di un'ampia promozione, essa totalizza attualmente quasi il 50% del consumo complessivo.

E' tuttavia evidente che l'opzione per la benzina senza piombo dipende in larga misura da un trattamento fiscale favorevole, atto a compensare le spese supplementari di raffinazione, distribuzione e promozione, che altrimenti si ripercuoterebbero sul prezzo di vendita al dettaglio.

16. La produzione e la distribuzione di quantitativi relativamente modesti di benzina senza piombo hanno indubbiamente oberato gli operatori commerciali di costi fissi e marginali supplementari. Inizialmente, la giustificazione di un'aliquota preferenziale era quella di compensare le spese aggiuntive ed evitare così un aumento dei prezzi.

Occorreva peraltro un elemento positivo che inducesse i consumatori ad optare per questo tipo di benzina.

17. Nel 1987 la Commissione aveva proposto, anziché un'aliquota autonoma per la benzina senza piombo, un differenziale (allora fissato in 30 ECU) a favore del prodotto non nocivo all'ambiente. Questa cifra era basata sulla media dei divari esistenti nei quattro Stati membri (attualmente sette) che avevano adottato tale prassi.

18. Ora si propone di portare detto differenziale a 50 ECU, non perché tale cifra corrisponda alla media attuale, bensì perché rappresenta il grado d'incentivazione ritenuto necessario negli Stati membri in cui l'introduzione della benzina senza piombo ha avuto più successo, e inoltre per dare maggior peso all'argomento ambiente a favore di questo tipo di benzina.

19. E' lecito ritenere che, con il progressivo aumento della quota di mercato della benzina senza piombo e del relativo volume di vendite, l'incidenza dei costi supplementari sul prezzo unitario tenderà ad attenuarsi. La riduzione potrebbe essere particolarmente significativa qualora la benzina senza piombo diventasse il prodotto dominante.

In tali circostanze, le disposizioni relative all'esame periodico delle aliquote dovrebbero prevedere una riduzione del differenziale in funzione della diminuzione del costo marginale.

20. Questa proposta costringerà gli Stati membri le cui accise attualmente non incoraggiano il consumo di benzina senza piombo a modificare la loro politica a tale riguardo. D'altro canto, la maggior parte degli Stati membri che praticano sgravi fiscali a favore della benzina senza piombo dovrà subire un leggero incremento del differenziale.

C. CARBURANTE...DIESEL

21. Il carburante per motori diesel è consumato prevalentemente per uso industriale e commerciale. Il consumo individuale - da parte dell'utente finale, per esempio nel settore del commercio al dettaglio - è tutt'altro che trascurabile. In mancanza di controlli alle frontiere e vista la capienza relativamente grande dei serbatoi dei veicoli commerciali, è difficile trovare un mezzo efficace per dissuadere gli operatori dall'acquistare il carburante laddove il prezzo è più conveniente.
22. Benché il carburante non rappresenti certamente la voce più cospicua del costo dei trasporti su strada, la sensibilità ai prezzi è sufficiente perché gli autoveicoli transitino, per convenienza, attraverso uno Stato membro in cui i prezzi sono poco allettanti e si fermino a fare il pieno dove il prezzo è più basso. Questo aspetto non può essere assolutamente trascurato - salvo ravvicinare ulteriormente le aliquote vigenti - in quanto le perturbazioni e distorsioni che ne risulterebbero per i trasporti commerciali su strada sarebbero altamente pregiudizievoli alla realizzazione del mercato interno.
23. Nel 1987 è stata proposta un'aliquota armonizzata di 177 ECU/1 000 l (basata sulla media aritmetica ponderata). Per i motivi dianzi esposti, è opportuno che l'obiettivo finale di un'aliquota unica sia mantenuto. Per mitigare l'onere dell'adeguamento, si propone ora di fissare una forcilla compresa tra 195 e 205 ECU/1 000 l. In questo modo sarà possibile ridurre sensibilmente l'incidenza delle aliquote divergenti sul divario dei prezzi e compiere così un primo passo verso il raggiungimento di un'aliquota obiettivo.
24. Indipendentemente dalle modifiche dell'accisa sul carburante diesel, la maggior parte degli Stati membri dovrà prendere in considerazione gli effetti del ravvicinamento sull'onere fiscale comparativo gravante sulla benzina e sul carburante diesel. Per il privato, quest'ultimo rappresenta indubbiamente un prodotto sostitutivo della benzina. Negli Stati membri in cui il differenziale tra l'accisa sulla benzina e quella sul carburante diesel è favorevole a quest'ultimo, vengono generalmente prese misure compensative per controbilanciare il prezzo inferiore del diesel, di solito mediante l'applicazione di una tassa di circolazione annuale più elevata sulle automobili con motore diesel. Questa prassi potrebbe essere opportunamente mantenuta e adottata da altri Stati membri, che temono gli effetti di un ribasso del prezzo del carburante diesel sul gettito fiscale.

D. GASOLIO PER RISCALDAMENTO

25. L'incidenza delle accise sul prezzo di vendita è determinante ai fini dell'equilibrio concorrenziale tra il gasolio per riscaldamento ed altri combustibili, in particolare il gas naturale. Benché l'aliquota proposta alteri la situazione in taluni Stati membri, già attualmente si riscontrano variazioni dei prezzi al netto d'imposte che talvolta sono più grandi delle differenze tra le aliquote delle accise.
26. Nel 1987 è stata proposta un'aliquota di 50 ECU/1 000 l (basata sulla media aritmetica ponderata). La natura del prodotto e la struttura dell'offerta militano a favore di un'aliquota unica. Come per gli altri oli minerali, anche per il gasolio da riscaldamento l'idea di avvicinare al massimo le aliquote riscuote un diffuso consenso. Una forcella compresa tra 47 e 53 ECU/1 000 l consentirebbe un grado di flessibilità compatibile con tale obiettivo.

E. OLIO PESANTE COMBUSTIBILE

27. La struttura dell'offerta dell'olio pesante combustibile è simile a quella del gasolio per riscaldamento, eccetto il fatto che l'impiego di questo prodotto è quasi esclusivamente industriale e commerciale. Ne consegue, per considerazioni sia di convenienza che di equilibrio concorrenziale, che le aliquote dovrebbero essere allineate quanto più possibile le une alle altre.
28. Nel 1987 è stata proposta un'aliquota armonizzata di 17 ECU/t (basata sulla media aritmetica ponderata). Da allora, il principio di un'aliquota obiettivo sembra essere largamente accettato. Va tuttavia rilevato che, in confronto ad altre categorie di oli minerali, l'incidenza fiscale sul prezzo finale è relativamente modesta.
29. Si propone ora d'introdurre una forcella poco divaricata, di 16-18 ECU/t.

F. GLP E METANO

30. Per il gas liquido di petrolio utilizzato come carburante per autoveicoli a motore, nel 1987 era stata proposta un'aliquota armonizzata di 85 ECU/1 000 l (basata sulla media aritmetica ponderata). Si era altresì proposto che l'utilizzo, invero molto scarso, del metano come carburante per motore fosse tassato sulla stessa base del GLP.

31. Per il GLP utilizzato come carburante, il rapporto tra l'accisa gravante su questo prodotto e quella sulla benzina è estremamente importante. E' quindi opportuno adottare un'impostazione simile a quella proposta per la benzina.

Si propone di fissare un'aliquota minima di 84,5 ECU/1 000 l.

Gli Stati membri che tassano il GLP in base ad un'aliquota più elevata possono mantenere per il momento tale aliquota.

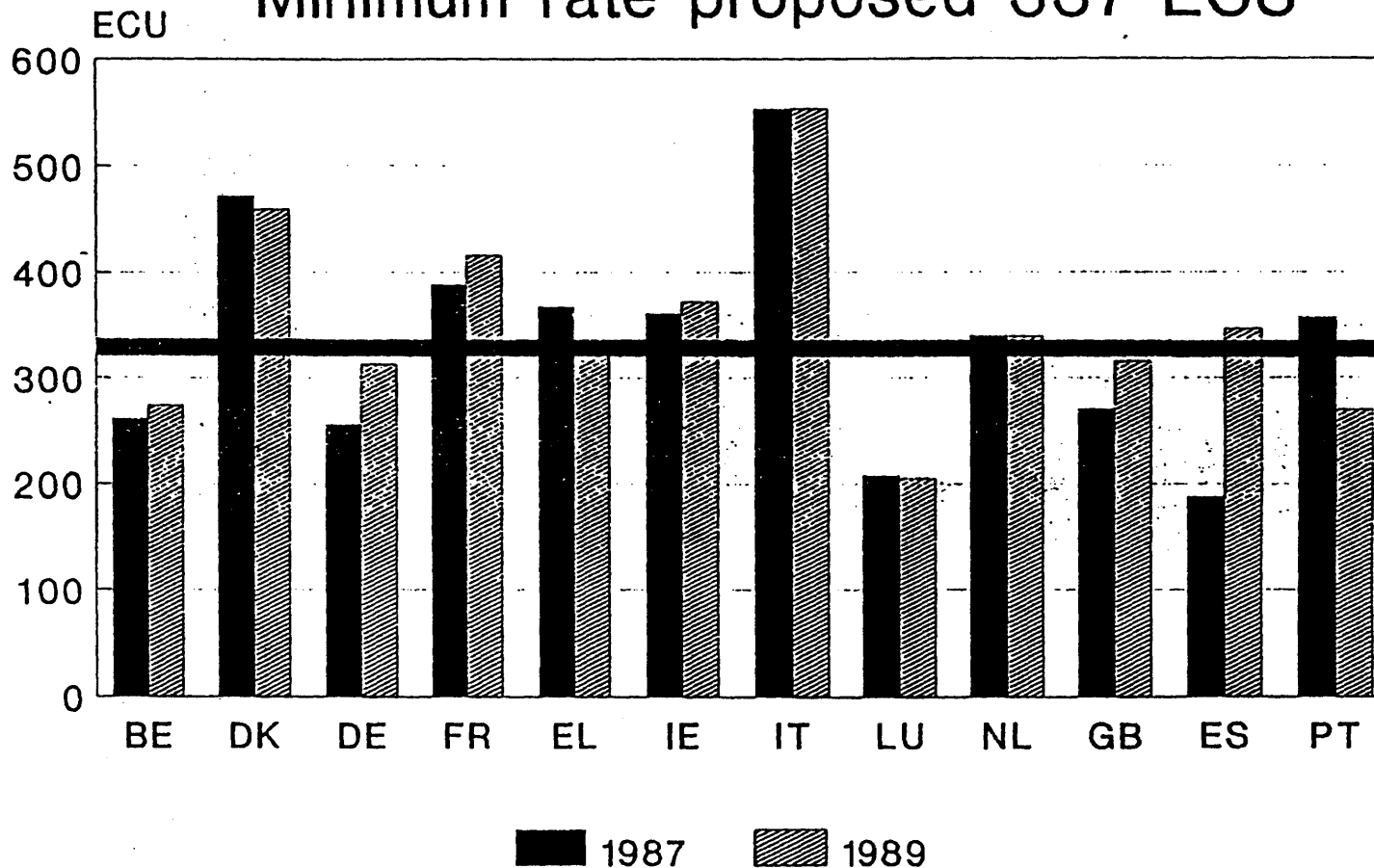
G. CHEROSENE

32. Nella proposta del 1987, il trattamento fiscale del cherosene dipendeva dal suo impiego. Il cherosene utilizzato come propellente era tassato alla stessa stregua della benzina, mentre quello utilizzato come combustibile per altri fini era soggetto alla stessa aliquota applicata al gasolio per riscaldamento.

33. Un'impostazione analoga viene adottata nella presente proposta riveduta.

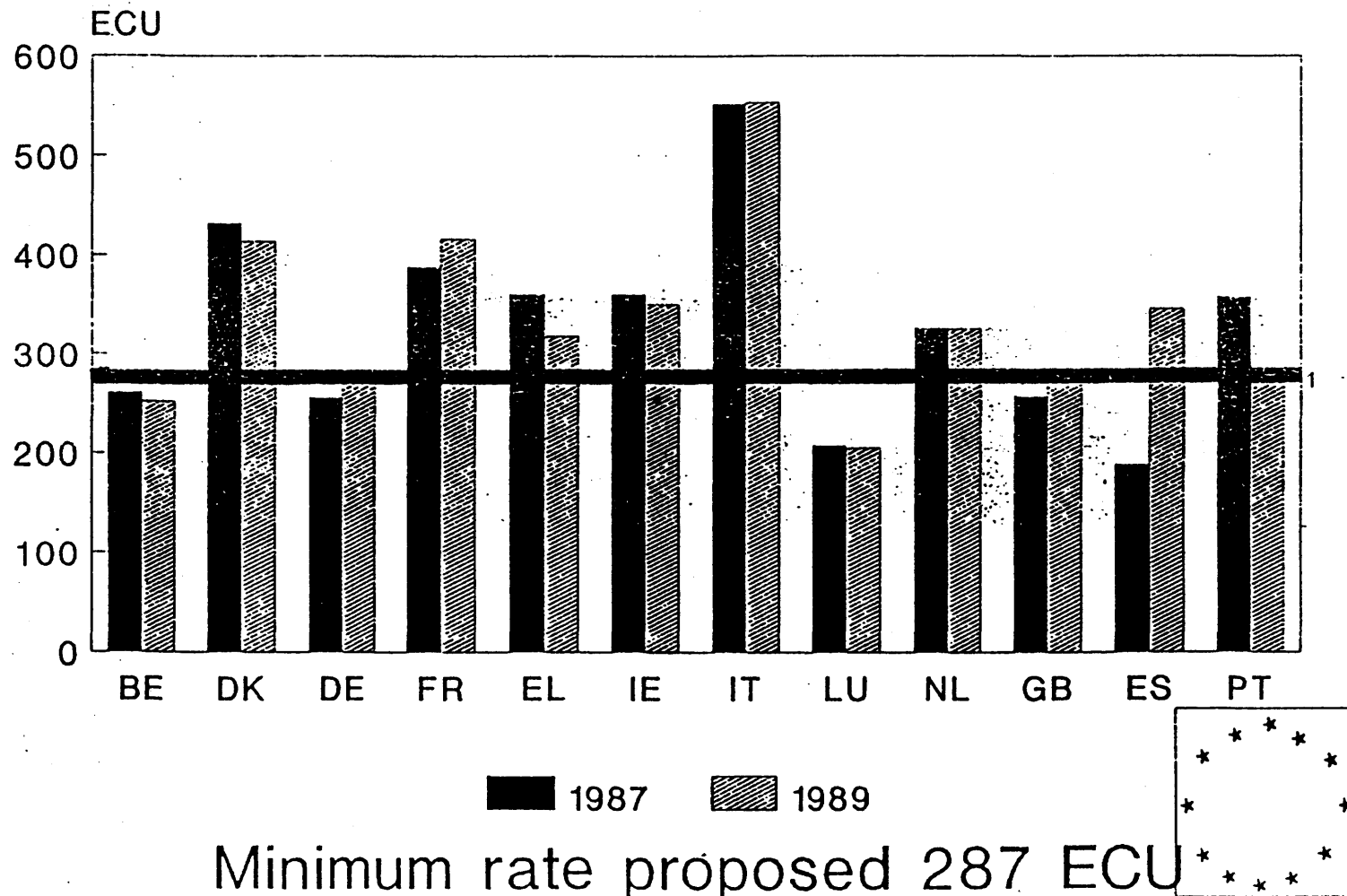
COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt LEADED PETROL

Minimum rate proposed 337 ECU



1. Part of the change in rates arises from ecu movements.
2. Certain rates are average or representative.

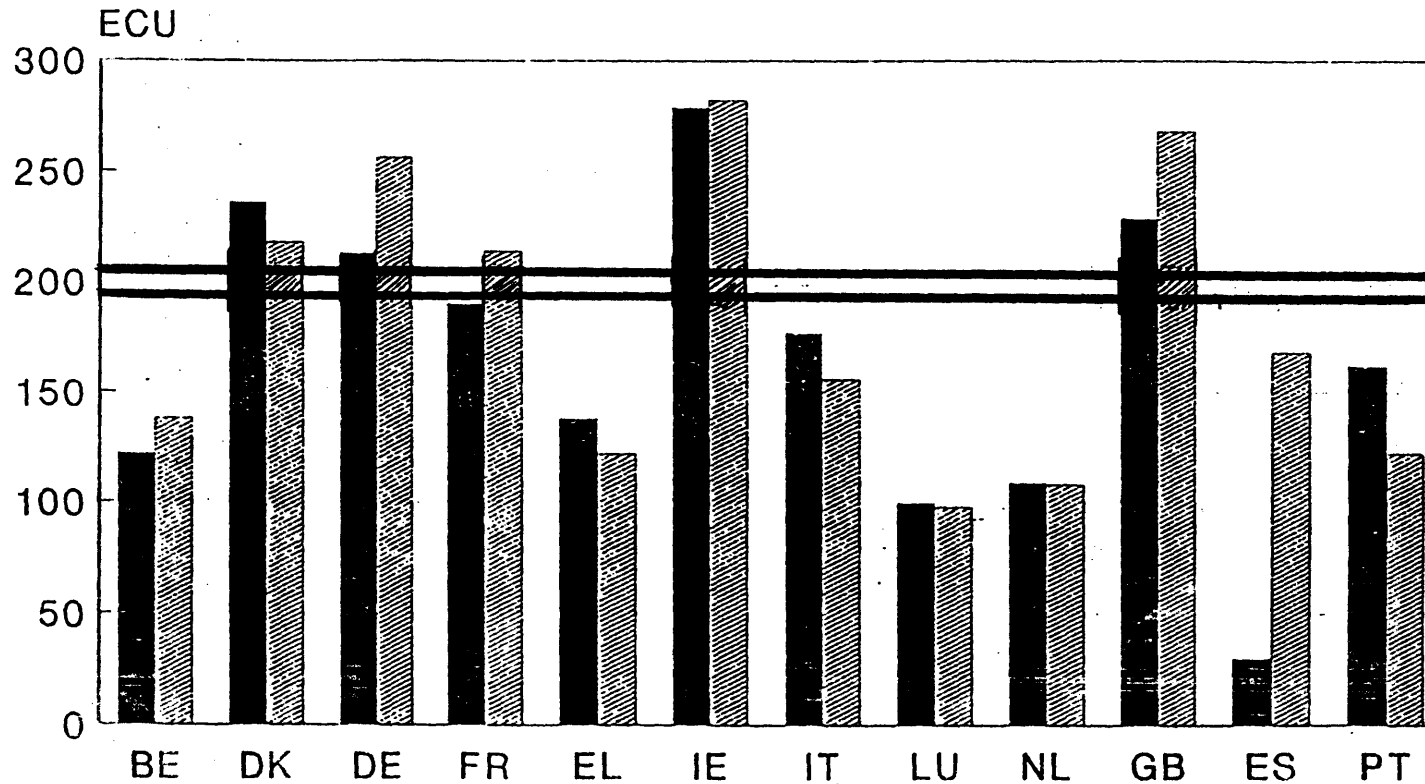
COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt UNLEADED PETROL



- 24 -

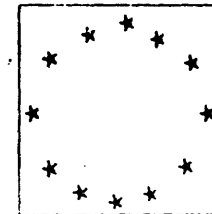
1. Part of the change in rates arises from ecu movements.
2. Certain rates are average or representative.

COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt ROAD DIESEL



1987
 1989

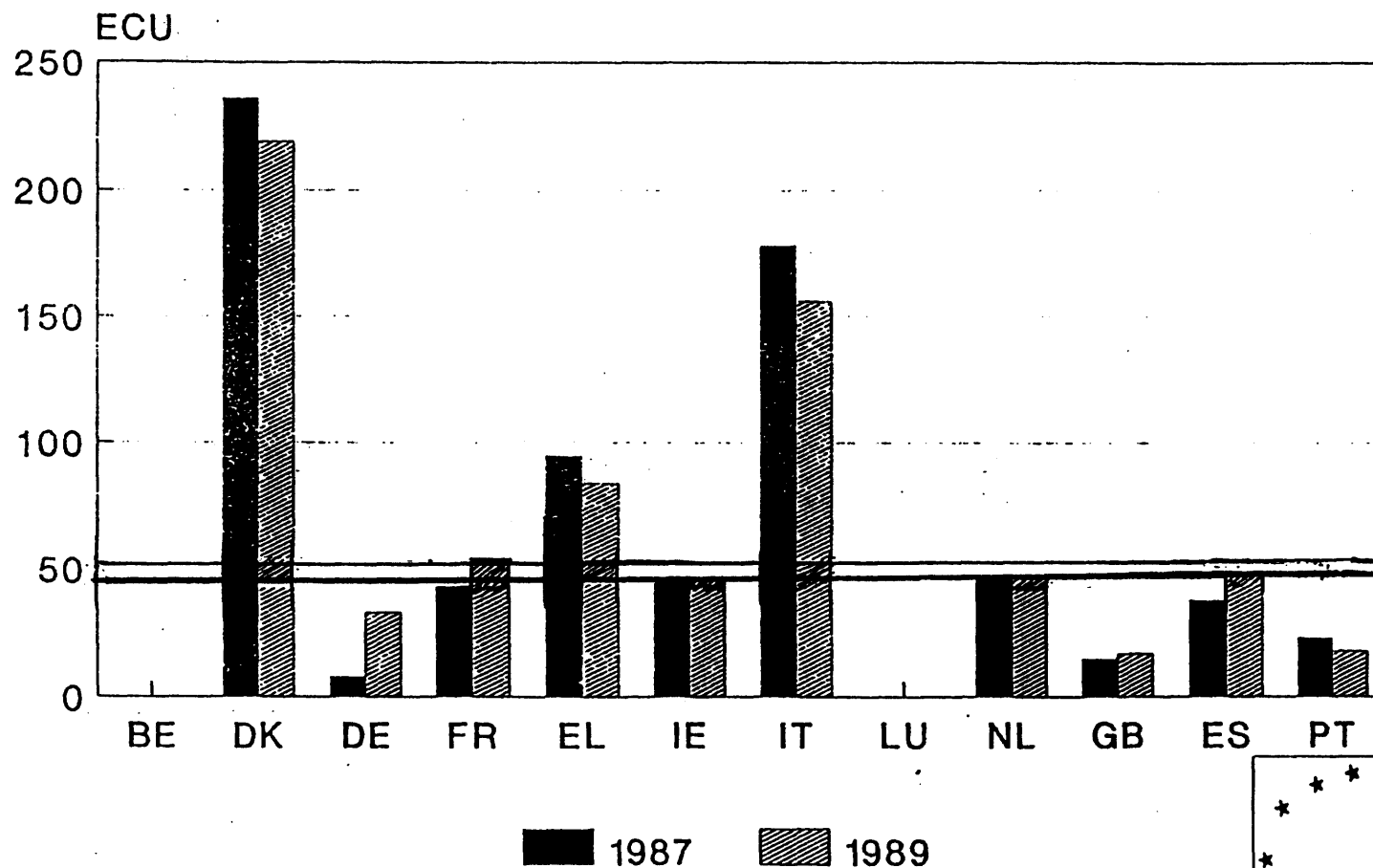
Rate band 195-205 ECU



1. Part of the change in rates arises from ecu movements.
2. Certain rates are average or representative.

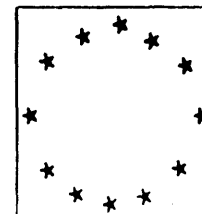
- 12 -

COMPARISON OF EXCISE RATES/1000 Lt HEATING GAS OIL



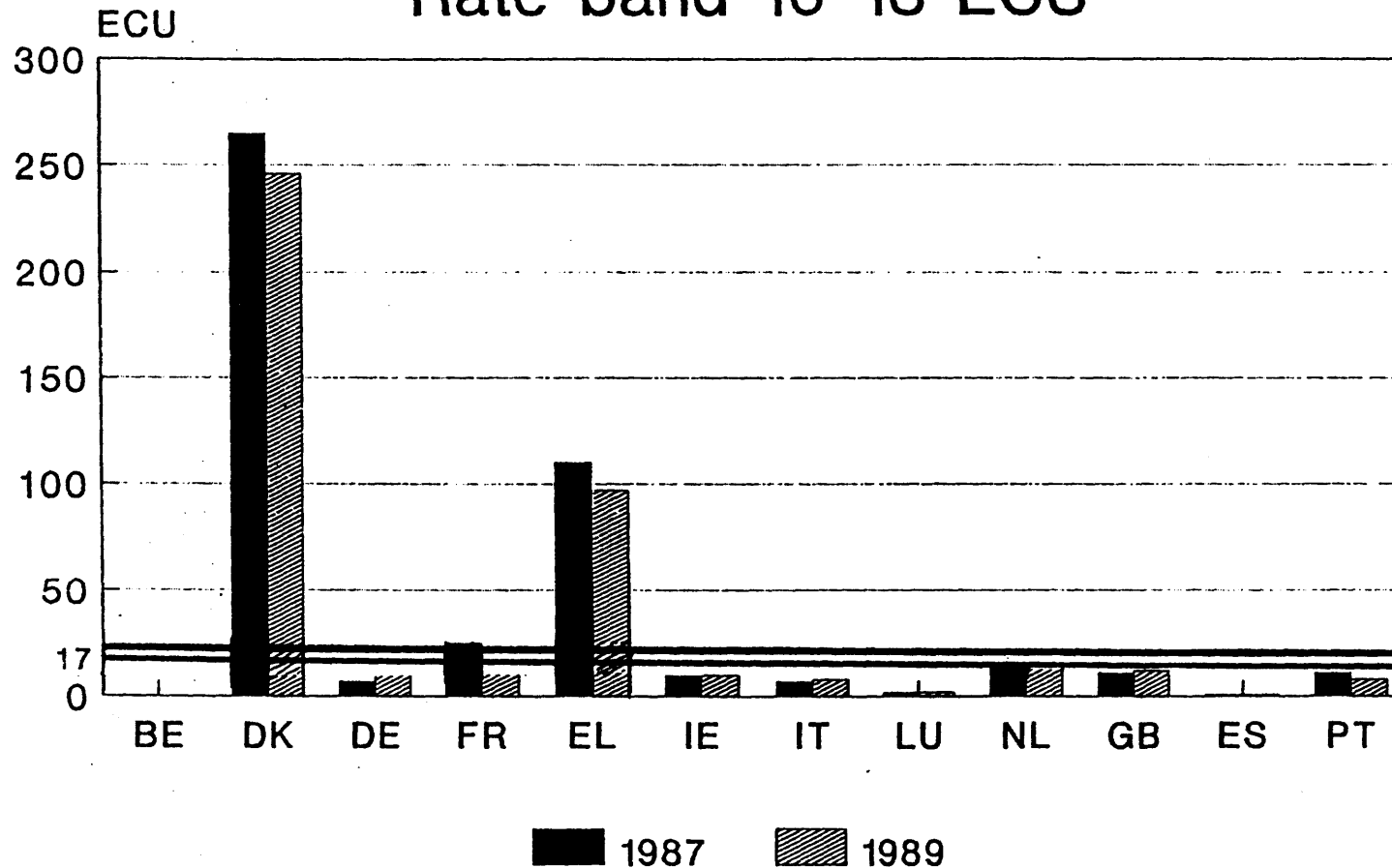
Rate band 47-53 ECU

1. Part of the change in rates arises from ecu movements
2. Certain rates are average or representative
3. In Denmark the tax is repaid to commercial users



- 13 -

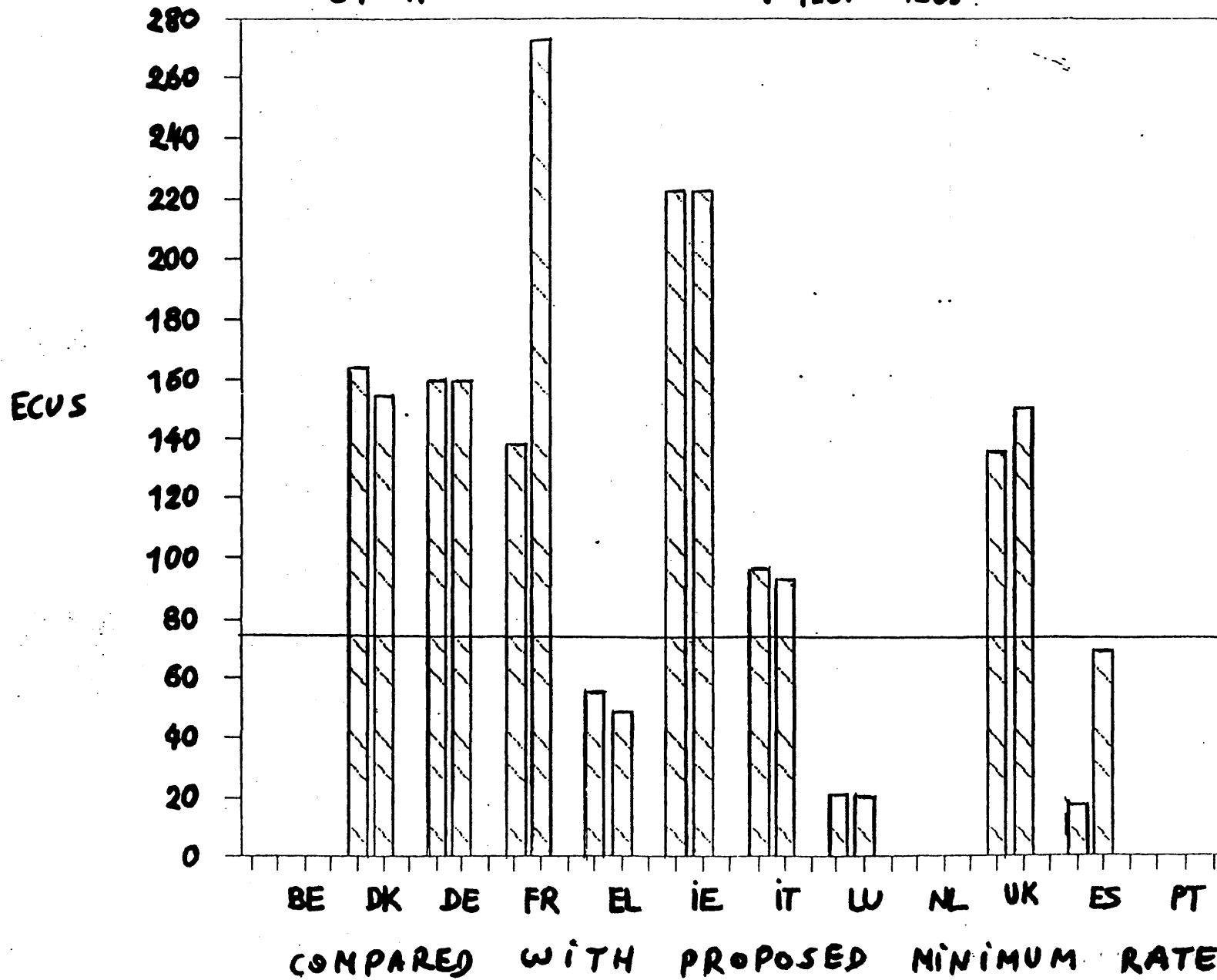
COMPARISON OF EXCISE RATES/TONNE HEAVY FUEL OIL Rate band 16-18 ECU



- 4 -

1. Part of the change in rates arises from ecu movements
2. Certain rates are average or representative
3. In Denmark the tax is repaid to commercial users

COMPARISON OF EXCISE RATES PER 1000 L.
OF AUTOMOTIVE L.P.G. : 1987 - 1989



Proposta modificata di
direttiva del Consiglio
relativa al ravvicinamento delle aliquote delle accise
sugli oli minerali

TESTO ORIGINALE COM(87)327 def.

PROPOSTA MODIFICATA

IL CONSIGLIO DELLA COMUNITA' EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,
in particolare l'articolo 99,
vista la proposta della Commissione,
visto il parere del Parlamento europeo (1),
visto il parere del Comitato economico e sociale (2),
considerando che la direttiva del Consiglio (3)
stabilisce le disposizioni relative alla struttura delle accise
sugli oli minerali;
considerando che, al fine di istituire un mercato interno
senza frontiere, è necessario applicare aliquote comuni
di accise a ciascuno di questi prodotti;

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITA' EUROPEE,
Invariato
Invariato
Invariato
Invariato
Invariato
Considerando che, per istituire un processo di convergenza, occorre
fissare aliquote obiettivo per le accise gravanti su ciascuno
di tali prodotti;
considerando che tali aliquote obiettivo devono essere rispondenti alle
politiche comuni nei settori dell'energia, dell'ambiente e dei
trasporti;
considerando che è opportuno, affinché non vengano pregiudicati gli
orientamenti che la Commissione proporrà in questi settori, che le
aliquote obiettivo formino oggetto di una proposta della Commissione
stessa entro il 31 dicembre 1990;

(1)
(2)
(3)

TESTO ORIGINALE

considerando che è necessario prevedere l'adeguamento periodico di tali aliquote comuni;

considerando che le aliquote delle accise sugli oli minerali dovranno avere carattere specifico in relazione ad un determinato quantitativo del prodotto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA

Articolo 1

A decorrere dal 31 dicembre 1992 il più tardi, gli Stati membri applicano le aliquote comuni di accisa sugli oli minerali, secondo le disposizioni della presente direttiva.

Articolo 2

Gli oli minerali contemplati dalla presente direttiva sono quelli definiti nella direttiva

PROPOSTA MODIFICATA

considerando che è necessario prevedere l'adeguamento periodico di tali aliquote obiettivo;

Invariato

considerando che l'applicazione delle aliquote obiettivo non può essere realizzata immediatamente, data la diversità delle situazioni esistenti negli Stati membri; che è pertanto necessario prevedere una determinata flessibilità delle aliquote sotto forma di aliquote minime, o di forcelle, in vista della realizzazione, al 1° gennaio 1993, del mercato interno senza frontiere;

considerando che la presente direttiva prevede le aliquote minime, le aliquote obiettivo e le forcelle, che queste dovrebbero essere adeguate all'andamento dei prezzi e che a tal fine il Consiglio dovrebbe poter deliberare secondo una procedura semplificata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA

Articolo 1

Gli Stati membri applicano aliquote obiettivo per le accise sugli oli minerali conformemente alla presente direttiva. La Commissione presenterà entro il 31 dicembre 1990 una proposta relativa all'entità di tali aliquote.

Articolo 1 bis

Al più tardi dal 1° gennaio 1993, gli Stati membri applicano aliquote che, ai sensi della presente direttiva, sono uguali o superiori alle aliquote minime oppure, se del caso, sono comprese entro i limiti delle forcelle prescritte.

Articolo 2

Invariato

17

TESTO ORIGINALE

Articolo 3

Le aliquote comuni delle accise stabilite dalla presente direttiva verranno adeguate periodicamente secondo le disposizioni che figureranno in direttive adottate dal Consiglio, anteriormente al 1° gennaio 1989, in base a proposte presentate dalla Commissione.

Articolo 4

L'aliquota comune dell'accisa sulla benzina con piombo è di 340 ECU/1 000 l. L'aliquota comune dell'aliquota sulla benzina senza piombo è di 310 ECU/1 000 l.

Articolo 5

L'aliquota comune dell'accisa sul carburante per motori diesel è di 77 ECU/1 000 l.

Articolo 6

L'aliquota comune dell'accisa sul gasolio per riscaldamento è di 50 ECU/1 000 l.

PROPOSTA MODIFICATA

Articolo 3

1. Ogni due anni e per la prima volta entro il 31 dicembre 1994, il Consiglio esamina, sulla base di un rapporto ed eventualmente di una proposta della Commissione, le aliquote obiettivo delle accise, le aliquote minime e le forcelle di aliquote stabilite dalla presente direttiva e, deliberando all'unanimità, adotta le misure del caso.
2. Ogni due anni e per la prima volta entro il 31 dicembre 1994 il Consiglio adotta, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo, le misure necessarie per mantenere costante il valore reale delle aliquote obiettivo delle accise, delle aliquote minime e delle forcelle di aliquote stabilite dalla presente direttiva.

Articolo 4

A decorrere dal 1° gennaio 1993 l'aliquota minima dell'accisa sulla benzina con piombo è di 337 ECU/1 000 l.

Articolo 4 bis

A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota dell'accisa sulla benzina senza piombo è inferiore di 50 ECU all'aliquota applicabile alla benzina con piombo.

Articolo 5

A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota dell'accisa sul carburante per motori diesel è compresa tra un minimo di 195 ECU ed un massimo di 205 ECU/1 000 l.

Articolo 6

A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota dell'accisa sul gasolio per riscaldamento è compresa tra un minimo di 47 ECU ed un massimo di 53 ECU/1 000 l.

TESTO ORIGINALE

Articolo 7

L'aliquota comune dell'accisa sull'olio pesante combustibile è di 17 ECU/1 000 kg.

Articolo 8

L'aliquota comune dell'accisa sul GLP e sul metano utilizzati come carburante per autoveicoli è di 85 ECU/1 000 l.

Articolo 9

1. L'aliquota comune dell'accisa sul cherosene utilizzato come carburante è di 340 ECU/1 000 l.
2. L'aliquota comune dell'accisa sul cherosene utilizzato ad altro scopo è di 50 ECU/1 000 l.

Articolo 10

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni della presente direttiva al più tardi entro il 31 dicembre 1992. Essi comunicano immediatamente alla Commissione le disposizioni nazionali da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 11

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

PROPOSTA MODIFICATA

Articolo 7

A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota dell'accisa sull'olio pesante combustibile è compresa tra un minimo di 16 ECU ed un massimo di 18 ECU/1 000 kg.

Articolo 8

A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota minima dell'accisa sul gas liquido di petrolio e sul metano utilizzati come carburante per autoveicoli è di 84,5 ECU/1 000 l.

Articolo 9

1. A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota minima dell'accisa sul cherosene utilizzato come carburante è di 337 ECU/1 000 l.
2. A decorrere dal 1° gennaio 1993, l'aliquota dell'accisa sul cherosene utilizzato per altri fini è compresa tra un minimo di 47 ECU ed un massimo di 53 ECU/1 000 l.

Articolo 10

A decorrere dal 1° gennaio 1993, gli Stati membri possono modificare le aliquote delle accise sugli oli minerali, a condizione che tale modifica ravvicini le aliquote stesse alle aliquote obiettivo stabilite conformemente all'articolo 1.

Articolo 11

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni della presente direttiva entro il 31 dicembre 1992. Essi comunicano immediatamente alla Commissione le disposizioni nazionali da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Le disposizioni adottate in forza del primo comma fanno espresso riferimento alla presente direttiva.

-19-

TESTO ORIGINALE

PROPOSTA MODIFICATA

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio
Il Presidente

SCHEDA FINANZIARIA

1. L'applicazione della presente proposta di direttiva comporta un aumento delle risorse della Comunità?

L'effetto dell'applicazione della proposta di direttiva non può essere quantificato in termini di risorse proprie IVA.

SCHEDA D'IMPATTO SULLE PMI E L'OCCUPAZIONE

Ravvicinamento delle accise sugli oli minerali

Il ravvicinamento delle imposte indirette (IVA ed accise) è reso necessario dall'abolizione delle frontiere fiscali e si inserisce nel pacchetto delle misure da prendere in vista del completamento del mercato interno.

Il contenuto della presente scheda d'impatto è basato su quella preparata nel 1987 per la proposta di direttiva COM(87) 325, perchè la situazione settoriale degli oli minerali non ha subito notevoli variazioni in questi due anni.

- I. Obblighi amministrativi derivanti dall'applicazione della presente direttiva per le imprese
 - Stessi obblighi di quelli indicati nel 1987
- II. Vantaggi per le imprese
 - Non è stato possibile determinare i vantaggi derivanti dal ravvicinamento delle aliquote.
- III. Inconvenienti per le imprese in termini di costi supplementari
 - L'applicazione della presente direttiva non comporterà costi supplementari per le imprese.
- IV. Effetti sull'occupazione
 - Non è stato possibile stabilire l'effetto del ravvicinamento delle imposte sull'occupazione del settore in questione.
- V. Gli interlocutori sociali non sono stati consultati.
- VI. - Nel contesto dell'abolizione delle frontiere fiscali non può essere preso in considerazione un approccio alternativo meno vincolante.

DOCUMENTI

IT

06 09

N. di catalogo : CB-CO-89-511-IT-C

ISBN 92-77-54553-4
