

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio relativa al trattamento fiscale delle autovetture trasferite a titolo permanente in un altro Stato membro nell'ambito di un cambio di residenza o utilizzate temporaneamente in uno Stato membro diverso da quello in cui sono immatricolate»⁽¹⁾

(98/C 235/07)

Il Consiglio, in data 6 marzo 1998, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 99 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Kubenz, in data 6 maggio 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 27 maggio 1998, nel corso della 355^a sessione plenaria, con 111 voti favorevoli e 2 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La proposta di direttiva in esame è destinata a sostituire la Direttiva 83/182/CEE⁽²⁾ relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia di importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto, nonché la Direttiva 83/183/CEE⁽³⁾ relativa alle franchigie fiscali applicabili alle importazioni definitive di beni personali di privati provenienti da uno Stato membro, modificata dalla Direttiva 89/604/CEE⁽⁴⁾.

1.2. Essa mira quindi a consolidare e ad aggiornare le due direttive. Occorre risolvere i problemi incontrati nell'applicazione di tali direttive, nonché tener conto delle aspettative dei cittadini in relazione al mercato interno ed alla libertà di circolazione.

1.3. La proposta stabilisce che gli Stati membri non imporranno tasse di immatricolazione o imposte analoghe sulle autovetture trasferite nel proprio territorio a seguito di un trasferimento di residenza. Nel caso di spostamenti temporanei, la proposta garantisce ai cittadini il diritto di usare un'autovettura per sei mesi sull'arco di un qualsiasi periodo di dodici mesi.

La proposta in esame prevede tra l'altro quanto segue:

- una maggiore libertà di usare un'autovettura noleggiata in uno Stato membro diverso da quello nel quale è immatricolata. Si propone di autorizzare un secondo noleggio quando un contratto di noleggio

viene a scadenza in uno Stato membro diverso da quello in cui ha avuto inizio e l'autovettura noleggiata viene lasciata sul territorio di quello Stato membro;

- il diritto di un membro della famiglia del proprietario di usare l'autovettura in uno Stato membro diverso da quello nel quale essa è immatricolata. Lo stesso diritto è garantito alle persone che non sono membri della famiglia a condizione che il proprietario sia presente a bordo dell'autovettura; il diritto per un dipendente di utilizzare, nello Stato membro di residenza normale, un'autovettura messa a sua disposizione dal datore di lavoro stabilito in un altro Stato membro;
- una maggiore flessibilità in relazione ai diritti delle persone che lavorano in uno Stato membro diverso da quello in cui sono residenti; tali persone avranno il diritto di usare la propria autovettura nello Stato membro nel quale lavorano per nove mesi sull'arco di un qualsiasi periodo di dodici mesi;
- che lo Stato membro non applichi imposte nel caso in cui, nel periodo autorizzato per l'utilizzo temporaneo, un'autovettura venga danneggiata ed i costi delle riparazioni superino il valore dell'autovettura stessa;
- l'abrogazione delle speciali disposizioni fiscali per le autovetture trasferite da uno Stato membro ad un altro a seguito di matrimonio o eredità;
- la consultazione tra le autorità nazionali nel caso di controversie relative al presunto luogo di residenza di un cittadino.

2. Osservazioni generali

2.1. Le modifiche proposte tengono conto del fatto che gli ostacoli alla libera circolazione delle autovetture tra gli Stati membri rappresentano per i cittadini residenti nell'Unione europea uno dei punti critici di maggiore rilievo. Tali ostacoli, di natura fiscale o di altro genere, impediscono la libera circolazione delle persone, poiché molto spesso l'autovettura è il mezzo di trasporto cui viene accordata la preferenza.

⁽¹⁾ GU C 108 del 7.4.1998, pag. 75.

⁽²⁾ GU L 105 del 23.4.1983, pag. 59 — Parere del CES: GU C 131 del 12.6.1976, pag. 50.

⁽³⁾ GU L 105 del 23.4.1983, pag. 64 — Parere del CES: GU C 131 del 12.6.1976, pag. 49.

⁽⁴⁾ GU L 348 del 29.11.1989, pag. 28 — Parere del CES: GU C 180 dell'8.7.1987, pag. 13.

2.2. Il Comitato appoggia la proposta di direttiva.

2.3. Il Comitato è consapevole del calo delle entrate che può verificarsi negli Stati membri che riscuotono tasse di immatricolazione; tuttavia, in considerazione del numero limitato dei casi in questione, l'entità di tale flessione non sembra eccessiva. Gli Stati membri in questione potrebbero compensare le perdite aumentando, ad esempio, l'accisa sugli oli minerali (cfr. al riguardo anche la tabella in allegato).

2.4. Il Comitato auspica che con la nuova direttiva i diritti dei cittadini europei vengano espressi in maniera più chiara e che, al contempo, venga impedito l'abuso dei vantaggi fiscali.

3. Osservazioni specifiche

3.1. *Articolo 2 — «Definizioni»*

3.1.1. Nell'articolo 2, lettera f), viene definito il concetto di famiglia. Il Comitato fa osservare che alcuni Stati membri applicano definizioni più ampie, che comprendono altre forme di convivenza⁽¹⁾.

3.2. *Articolo 4 — «Condizioni per la non applicazione delle imposte a seguito del cambio di residenza»*

3.2.1. Nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), viene adoperata l'espressione «utilizzato», che però non è univoca, poiché la data d'inizio di tale utilizzo non è praticamente dimostrabile. Sarebbe più chiaro fare riferimento alla data di immatricolazione a nome della persona che cambia residenza.

3.2.2. Un problema particolare è costituito dai veicoli che finora erano immatricolati a nome di un membro della famiglia della persona che si trasferisce, il quale però non cambia residenza.

3.2.3. Nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), è posta la condizione che il veicolo venga introdotto nello Stato membro in cui la persona trasferisce la sua residenza non più tardi di 12 mesi dopo tale trasferimento.

3.2.4. Il Comitato ritiene che tale punto non sia rilevante. Si dovrebbe piuttosto stabilire che la rivendita avvenga entro un determinato periodo di tempo, e fissare il numero massimo di autoveicoli per famiglia.

3.3. *Articolo 5 — «Condizioni generali per la non applicazione delle imposte in caso di utilizzo temporaneo di un'autovettura in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione»*

3.3.1. Il Comitato è dell'avviso che i temi trattati nell'articolo 5, paragrafo 2, rientrino nell'ambito dell'ar-

ticolo 7 e non sia pertanto necessario prevedere un limite di tempo, poiché non è previsto nell'articolo 7.

3.3.2. Occorre comunque chiedersi come si possa dimostrare o verificare un periodo di nove mesi (o qualsiasi altro), se al passaggio delle frontiere interne non vi è alcun tipo di controllo o documentazione.

3.4. *Articolo 6 — «Casi specifici di uso privato in cui non è autorizzata la tassazione»*

3.4.1. Il Comitato propone di prolungare i termini previsti per le imprese di autonoleggio nell'articolo 6, lettera a).

3.4.2. Il Comitato propone che la lettera d) dell'articolo 6 venga formulata come segue:

«Un'autovettura utilizzata da una persona residente nello Stato membro di utilizzo temporaneo, a condizione che la persona che ha portato l'autovettura nello Stato membro di utilizzo temporaneo si trovi anch'essa a bordo.»

3.4.3. Il Comitato propone di introdurre un dispositivo vincolante per descrivere la situazione di cui all'articolo 6, lettera f), e che venga anche riconosciuta reciprocamente dagli Stati membri⁽²⁾.

3.5. *Articolo 7 — «Casi di utilizzo professionale in cui non è autorizzata la tassazione»*

3.5.1. Come per l'articolo 6, lettera f), anche in questo caso il Comitato raccomanda l'introduzione di un dispositivo vincolante.

3.6. *Articolo 8 — «Disposizioni in materia di danni irreparabili»*

3.6.1. Il Comitato fa rilevare come sia difficile determinare il valore di mercato, specie delle autovetture usate più vecchie.

3.7. *Articolo 9 — «Utilizzo permanente in uno Stato diverso da quello di residenza normale»*

3.7.1. Il Comitato propone di attenuare il divieto di utilizzo di cui nell'articolo 9, paragrafo 3.

⁽¹⁾ Un problema specifico potrebbe essere anche la situazione dei figli adottivi e in affidamento.

⁽²⁾ Alcuni Stati membri richiedono la compilazione di questionari dettagliati, anche nel caso in cui lo scambio dell'autovettura sia di breve durata.

3.8. *Articolo 12 — «Composizione delle controversie»*

3.8.1. L'articolo 12, paragrafo 3, conferisce alla Commissione il diritto di emanare una decisione per dirimere una controversia tra Stati membri. Il Comitato ritiene che tale funzione spetti piuttosto alla Corte di giustizia europea.

4. **Conclusioni e sintesi**

4.1. La realizzazione del mercato interno richiede la libera circolazione delle persone e delle merci, nella

fattispecie di autovetture. Allo stesso tempo, alcuni Stati membri riscuotono tasse di immatricolazione sulle autovetture, perseguendo in tal modo obiettivi fiscali e politici.

4.2. Il Comitato ritiene che con la direttiva in esame, e con le osservazioni formulate sopra, vengano rafforzati i diritti dei cittadini, soprattutto nel caso in cui si trasferiscano in un altro Stato membro, tutelando nello stesso tempo il legittimo interesse degli Stati membri a riscuotere delle tasse.

Bruxelles, 27 maggio 1998.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Tom JENKINS

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale

Gettito derivante da tasse automobilistiche e affini nel 1994

A. In percentuale sul PIL

	Tassa di immatricolazione	Tassa di circolazione	Tassa sulla benzina	Tassa sul diesel	Imposta sull'assicurazione	Pedaggi stradali	Totale
Austria	0,07	0,20	1,03	0,43	0,34	0,45	2,52
Belgio	0,14	0,42	0,88	0,65	0,12	0,00	2,21
Danimarca	1,43	0,46	0,66	0,31	0,10	0,02	2,99
Finlandia	0,40	0,29	1,24	0,47	0,13	0,00	2,54
Francia	0,10	0,22	1,04	0,73	0,33	0,00	2,42
Germania	0,00	0,43	1,18	0,55	0,17	0,00	2,33
Grecia	0,52	0,14	1,74	0,77	0,00	0,00	3,17
Irlanda	0,78	0,67	1,09	0,68	0,00	0,00	3,22
Italia	0,05	0,08	1,34	0,69	0,00	0,33	2,48
Lussemburgo	0,00	0,07	2,12	1,50	0,00	0,00	3,70
Paesi Bassi	0,60	0,82	0,95	0,58	0,00	0,00	2,95
Portogallo	0,87	0,11	1,53	1,14	0,00	0,24	3,88
Spagna	0,22	0,22	1,02	0,73	0,01	0,20	2,18
Svezia	0,11	0,27	1,44	0,31	0,00	0,00	2,13
Regno Unito	0,00	0,57	1,43	0,64	0,01	0,00	2,65

Fonte: Eurostat 1997 e DG XXI.

B. In percentuale sulla totalità delle imposte (compresi i contributi sulla sicurezza sociale), amministrazioni pubbliche

	Tassa di immatricolazione	Tassa di circolazione	Tassa sulla benzina	Tassa sul diesel	Imposta sull'assicurazione	Pedaggi stradali	Totale
Austria	0,15	0,46	2,34	0,98	0,76	1,03	5,73
Belgio	0,30	0,91	1,88	1,39	0,26	0,00	4,72
Danimarca	2,77	0,89	1,27	0,61	0,19	0,05	5,77
Finlandia	0,85	0,60	2,60	0,99	0,28	0,00	5,32
Francia	0,22	0,50	2,36	1,67	0,74	0,00	5,49
Germania	0,00	1,00	2,77	1,29	0,40	0,00	5,46
Grecia	1,63	0,45	5,48	2,42	0,00	0,00	9,98
Irlanda	2,12	1,83	2,97	1,85	0,00	0,00	8,77
Italia	0,12	0,20	3,29	1,69	0,00	0,81	6,10
Lussemburgo	0,00	0,16	4,79	3,40	0,00	0,00	8,35
Paesi Bassi	1,28	1,76	2,04	1,25	0,00	0,00	6,33
Portogallo	2,45	0,32	4,31	3,22	0,00	0,67	10,96
Spagna	0,59	0,61	2,79	2,02	0,02	0,54	5,98
Svezia	0,22	0,53	2,89	0,62	0,00	0,00	4,27
Regno Unito	0,00	1,69	4,26	1,90	0,02	0,00	7,88

Fonte: Eurostat 1997 e DG XXI.

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Ottava relazione annuale sui fondi strutturali 1996»

(98/C 235/08)

La Commissione, in data 25 novembre 1997, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 198 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla «Ottava relazione annuale sui fondi strutturali 1996».

La Sezione «Sviluppo regionale, assetto territoriale ed urbanistica», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Little, in data 21 aprile 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 27 maggio 1998, nel corso della 355ª sessione plenaria, con 116 voti favorevoli e 1 astensione, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La relazione della Commissione sui fondi strutturali nel 1996 è l'ottava relazione annuale di questo tipo, dopo l'ultima rilevante revisione dei regolamenti che disciplinano i fondi strutturali (la «riforma» dei fondi del 1988).

1.2. La relazione, pubblicata in conformità con i Regolamenti del Consiglio (CEE) nn. 2052/88 e 4253/88, secondo le modifiche ad essi apportate nel 1993, riferisce dettagliatamente sulla loro applicazione durante l'anno e sui progressi compiuti nel raggiungimento dei loro obiettivi.

1.3. Nel novembre 1996, la Commissione ha presentato la sua Prima relazione triennale sulla coesione economica e sociale⁽¹⁾, come previsto dall'articolo 130 B del Trattato sull'Unione europea, e una sintesi di tale relazione, strettamente attinente, è inserita nella relazione in esame. La relazione sulla coesione prevede un esame del contributo dei fondi ai progressi compiuti nella realizzazione della coesione economica e sociale. Il Comitato ha adottato un parere⁽²⁾ in merito a tale relazione il 23 aprile 1997.

⁽¹⁾ COM(96) 542 def.

⁽²⁾ GU C 206 del 7.7.1997, pag. 78.