



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 06.09.2002
COM(2002) 431 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO**

**LA TASSAZIONE DELLE AUTOVETTURE NELL'UNIONE EUROPEA -
Possibili interventi a livello nazionale e comunitario**

{SEC(2002)858}

INDICE

1.	Introduzione	3
2.	Tasse relative alle autovetture - Situazione attuale	5
2.1.	Impatto sui bilanci nazionali.....	5
2.2.	Tassa di immatricolazione (TI)	6
2.3.	Tassa annuale di circolazione (TAC)	6
2.4.	Imposta sul valore aggiunto (IVA).....	7
2.5.	Tasse sui carburanti (TC).....	7
3.	Tassazione delle autovetture, mercato interno e normativa comunitaria attuale	9
3.1.	Impatto sul mercato interno e sul cittadino dell'UE	9
3.2.	Stato attuale della normativa comunitaria in tema di tassazione dei veicoli	11
3.2.1.	Legislazione comunitaria esistente.....	12
3.2.2.	Identificazione dei principali problemi sollevati dai cittadini e dagli operatori del settore automobilistico.....	12
4.	Eliminazione degli ostacoli fiscali per le autovetture nel mercato interno: un nuovo approccio in materia di tassazione delle autovetture.....	15
5.	Tassazione delle autovetture come uno degli strumenti per ridurre le emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove	17
5.1.	Introduzione	17
5.2.	Misure fiscali come strumento per ridurre le emissioni di CO ₂	18
5.3.	Differenziazione delle tasse secondo parametri inerenti alle emissioni di CO ₂	19
5.4.	Tassazione delle autovetture aziendali	21
6.	Conclusioni e raccomandazioni politiche.....	23

Allegato Tabelle e cifre tratte dagli studi TIS e COWI {SEC(2002)858}

1. INTRODUZIONE

Il settore automobilistico costituisce da molto tempo un'importante fonte di entrate. Tutti gli Stati membri si avvalgono ampiamente di vari strumenti fiscali volti ad ottenere consistenti entrate di bilancio dagli utenti della strada sia privati che commerciali. I regimi fiscali applicati negli Stati membri in relazione ai veicoli riflettono, oltre all'ovvia esigenza di raccogliere entrate, svariati altri aspetti: considerazioni di carattere geografico, industriale, sociale, ambientale, energetico o relative alla politica dei trasporti possono tutte influire sul tipo di approccio seguito.

Tale molteplicità di fattori ha in genere determinato notevoli differenze tra le strategie complessivamente adottate dagli Stati membri. Le differenze riguardano sia il livello di dipendenza dal settore in rapporto alle entrate totali che la scelta degli strumenti e la loro precisa utilizzazione. L'applicazione all'interno dell'UE di 15 diversi sistemi impositivi per i veicoli si è tradotta in ostacoli fiscali, distorsioni e inefficienze. Per quanto riguarda il mercato interno, nell'UE il mercato automobilistico è ancora ben lungi dall'essere un vero mercato unico.

- Per quanto riguarda il *cittadino*, la nozione di mercato unico implica la libertà di spostarsi da uno Stato membro all'altro, di acquistare un'automobile nello Stato membro che si preferisce e di pagare le imposte relative all'acquisto in tale Stato. Il cittadino si aspettava un ravvicinamento dei livelli delle tasse automobilistiche e l'eliminazione dei problemi associati ai trasferimenti - temporanei o definitivi - tra Stati membri. Egli è spesso tenuto a pagare due volte una tassa di immatricolazione (TI) se trasferisce la sua autovettura da uno Stato membro che applica una TI in un altro che applica anch'esso tale tassa.
- Per quanto riguarda l'*industria automobilistica*, le notevoli differenze tra sistemi fiscali influiscono negativamente sulla sua capacità di ottenere i potenziali benefici derivanti da un mercato unico e, quindi, di migliorare la sua competitività e creare nuovi posti di lavoro. D'altra parte, proprio a causa delle differenze nei livelli d'imposizione, l'industria automobilistica adatta i suoi prezzi ante imposte al livello di imposizione del singolo Stato membro. I prezzi ante imposte sono molto più alti negli Stati membri che non applicano una TI o ne applicano una non elevata.

Per quanto riguarda l'*ambiente*, occorre ricordare che i trasporti producono il 28% delle emissioni totali di CO₂. Sul totale delle emissioni di CO₂ dovute ai trasporti, quelle dovute ai soli trasporti stradali rappresentano attualmente l'84%, di cui oltre la metà imputabile alle autovetture¹.

Il Consiglio europeo di Göteborg, nel giugno 2001, ha confermato che la lotta ai cambiamenti climatici è una delle principali priorità della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile. Nel marzo 2002 il Consiglio ha ratificato il protocollo di Kyoto a nome della Comunità europea. È pertanto urgente attuare in maniera efficace la *strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle*

¹ Per autovetture si intendono i veicoli della categoria M1 come definiti nell'allegato I della direttiva del Consiglio 70/156/CEE (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1-15).

autovetture e per migliorare il risparmio di carburante. Il ricorso a misure fiscali è uno degli elementi basilari di tale strategia.

Nella comunicazione "*La politica fiscale dell'Unione europea — Priorità per gli anni a venire*"², la Commissione espone il suo punto di vista sulle priorità fondamentali della politica fiscale dell'Unione europea per i prossimi anni. In primo luogo, tale politica deve tutelare gli interessi dei cittadini e delle imprese e il loro desiderio di avvalersi pienamente del mercato interno. Occorre pertanto adoperarsi per la soppressione degli ostacoli fiscali e delle distorsioni, l'eliminazione delle disfunzioni connesse all'esistenza di 15 regimi fiscali diversi all'interno dell'UE e la semplificazione di tali regimi in modo da renderli più accessibili per i cittadini. Inoltre, la politica fiscale dell'UE deve rafforzare altre politiche comunitarie, in particolare quelle relative allo sviluppo sostenibile, all'ambiente e all'energia. Secondo la Commissione, la tassazione dei veicoli è un settore in cui dovrebbe essere seguita questa nuova impostazione. Essa ritiene che un dibattito su questi importanti aspetti sarebbe utile. La presente comunicazione può servire come punto di partenza per tale dibattito.

Obiettivo della comunicazione

Lo scopo principale della presente comunicazione è di proporre, ai fini di un dibattito in seno al Consiglio e al Parlamento europeo, politiche e futuri interventi possibili in materia di tassazione delle autovetture.

La priorità è garantire il buon funzionamento del mercato interno e, allo stesso tempo, contribuire al conseguimento di altri obiettivi politici, in particolare gli obiettivi ambientali della Comunità nel quadro del protocollo di Kyoto.

La comunicazione è basata sui risultati di due recenti studi e su diverse buone pratiche seguite in alcuni Stati membri. Essa esamina in che modo sia possibile:

- modernizzare e semplificare gli attuali regimi di tassazione dei veicoli, e in particolare inserire nuovi parametri nella base imponibile delle tasse relative alle autovetture, al fine di basarle in parte, o interamente, sulle emissioni di CO₂;
- coordinare meglio e, successivamente, ravvicinare i regimi di tassazione delle autovetture, ed eliminare gli ostacoli fiscali e le distorsioni che si frappongono alla libera circolazione delle autovetture nel mercato interno.

² COM(2001) 260 def. (GU C 284 del 10.10.2001, pag. 6-19).

2. TASSE RELATIVE ALLE AUTOVETTURE - SITUAZIONE ATTUALE

Le tasse sulle autovetture sono molto diversificate in termini di struttura e livelli. Esse sono basate su uno solo o sulla combinazione di diversi elementi quali cavalli fiscali, cilindrata, peso, kW, prezzo del veicolo, consumo di carburante o emissioni di CO₂. Dati dettagliati su queste tasse figurano in allegato, nelle tabelle 1, 3, 5 e 6.

Le tasse e gli oneri sulle autovetture comprendono:

- tassa da pagare al momento dell'acquisto o della prima messa in servizio di un'autovettura, definita nella maggior parte dei casi tassa di immatricolazione (TI);
- tassa periodica da pagare in relazione alla proprietà dell'autovettura, definita nella maggior parte dei casi tassa annuale di circolazione (TAC);
- tasse sul carburante (TC);
- altri tipi di tasse e oneri quali tasse assicurative, diritti di immatricolazione, diritti di utenza stradale, pedaggi ecc.

La presente comunicazione riguarda la tassa di immatricolazione, la tassa di circolazione e, in una certa misura, le tasse sul carburante, in quanto questi tre tipi di tasse sono di gran lunga i più importanti tra quelli relativi alle autovetture.

2.1. Impatto sui bilanci nazionali

Il livello di dipendenza del bilancio dalle tasse relative ai veicoli varia in misura considerevole da uno Stato membro all'altro. La figura seguente, e la tabella 8 in allegato, presentano tale livello, in termini assoluti e relativi, per nove Stati membri:

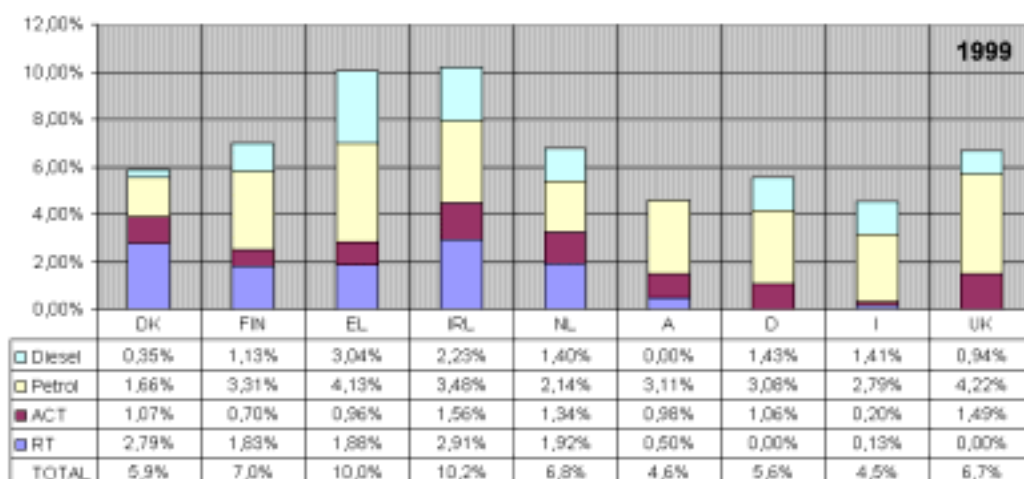


Figura 1: Entrate derivanti dalle tasse relative ai veicoli in % del gettito totale, 1999 [Diesel, Benzina, TAC, TI, TOTALE]

Fonte: Studio TIS³, Figura 26. Per l'Austria le cifre relative alla benzina comprendono anche quelle relative al gasolio.

³ Studio sulla tassazione dei veicoli negli Stati membri dell'UE, gennaio 2002, TIS/PT. Lo studio riguarda un numero rappresentativo di Stati membri con livello di tassazione elevato, medio e basso. È disponibile su http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/car_taxes/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf

2.2. Tassa di immatricolazione (TI)

- Attualmente dieci Stati membri applicano una TI⁴.
- Le basi imponibili e le aliquote applicate sono molto diversificate; le aliquote vanno da un minimo dello zero ad un massimo del 180% del prezzo ante imposte dell'autovettura. In termini assoluti, nel 1999 la TI media era compresa tra 15659 EUR in Danimarca e 267 EUR in Italia.
- La TI costituisce l'oggetto della maggior parte delle denunce dei cittadini europei, che in particolare contestano l'eccessivo livello delle aliquote o il doppio pagamento. Quando un'autovettura viene esportata, o trasferita definitivamente in un altro Stato membro, l'assenza di un sistema di rimborso della TI ne rende impossibile il parziale recupero.
- Le significative differenze tra le aliquote applicate influiscono in parte sul prezzo ante imposte delle autovetture e incoraggiano i cittadini ad acquistare le loro autovetture in Stati membri con TI elevata, in quanto in tali Stati membri i prezzi ante imposte sono, di norma, più bassi.

Gli Stati membri con un'industria automobilistica di dimensioni significative tendono a non applicare una TI o la applicano ad un livello più basso, mentre gli Stati membri importatori di autovetture tendono ad imporre una TI più elevata. Nel 1999, si registravano livelli medi relativamente elevati ad esempio in DK, FIN e NL, mentre cinque Stati membri non applicavano nessuna TI. Come mostra la tabella 5, la maggior parte delle basi imponibili è basata sui prezzi di vendita, anche se le aliquote possono essere differenziate secondo i cm³.

2.3. Tassa annuale di circolazione (TAC)

Tutti gli Stati membri tranne la Francia applicano la TAC a livello nazionale. Come base imponibile sono utilizzati fattori obiettivi molto diversi (ad es. cm³, kW, CO₂, peso), che spesso sono ulteriormente adattati a livello nazionale per definire parametri e categorie fiscali (ad es. cavalli fiscali basati sui cm³) o obiettivi ambientali (ad es. differenziazione in base alla conformità ai limiti di emissione (EURO II, III e IV)) specifici per il paese. Per quanto riguarda le aliquote effettive, sono stati constatati livelli medi elevati ad esempio in DK, NL e IRL. Nella maggior parte degli Stati membri sulle autovetture diesel grava una TAC più elevata che sulle autovetture a benzina delle stesse dimensioni, soprattutto per compensare il livello inferiore delle tasse applicate sul gasolio.

⁴

Gli Stati membri che non applicano una TI sono D, F, L, S e UK.

- Attualmente quattordici Stati membri⁵ applicano una TAC.
- Le basi imponibili usate e i livelli d'imposta applicati sono molto diversificati; la TAC media pagata nel 1999 variava da 30 EUR/veicolo in Italia, a 463 EUR/veicolo in Danimarca.
- La TAC ha il vantaggio di essere una fonte di entrate più stabile (meno sensibile alla congiuntura economica) della TI, in quanto viene percepita nel corso dell'intera durata di vita di un veicolo, mentre la TI procura un'entrata soltanto all'acquisto di un'autovettura.
- Forti differenze nei livelli medi della TAC possono indurre i cittadini ad immatricolare la loro autovettura in uno Stato membro diverso da quello in cui sono stabilmente residenti.

2.4. Imposta sul valore aggiunto (IVA)

L'IVA è soggetta ad un regime applicabile a livello comunitario, che impone, nel caso delle autovetture nuove, regole in gran parte comuni. Gli autoveicoli sono in genere soggetti all'aliquota IVA normale (v. allegato, tabella 1). Regole comuni disciplinano il metodo di calcolo della base imponibile.

Dopo il completamento del mercato interno nel 1993, gli Stati membri che in precedenza applicavano alle autovetture un'aliquota IVA per beni di lusso e/o un'accisa, hanno adattato i loro regimi fiscali relativi ai veicoli sostituendo tali imposte con la tassa di immatricolazione. Inoltre, date le differenze esistenti tra aliquote IVA, gli Stati membri ovviamente volevano che per tutti i mezzi di trasporto l'IVA fosse riscossa nella giurisdizione e all'aliquota del paese di residenza del proprietario del veicolo. Generalmente, una persona che non è soggetto passivo è autorizzata ad acquistare beni all'interno della Comunità pagando l'IVA nello Stato membro in cui viene effettuato l'acquisto. Tuttavia, dall'introduzione del regime IVA transitorio, per l'acquisto dei mezzi di trasporto nuovi tale principio è stato modificato. In questo caso l'IVA è dovuta nello Stato membro di destinazione, che in genere coincide con il paese in cui il veicolo è immatricolato. Questa situazione, che è in contrasto con le regole generali applicabili agli altri beni di consumo acquistati nel mercato interno e che non favorisce la convergenza del regime IVA applicato alle autovetture, deriva dal mancato ravvicinamento delle aliquote IVA.

2.5. Tasse sui carburanti (TC)

Le accise sul carburante per autoveicoli sono considerate un efficace strumento fiscale per riscuotere entrate, influire sul livello di utilizzazione dell'automobile o per internalizzare i costi ambientali e sociali connessi all'uso delle autovetture, quali i costi infrastrutturali, quelli degli incidenti e quelli relativi all'inquinamento dell'aria. Considerata la relazione diretta tra le emissioni di CO₂ ed il consumo di carburante le accise rappresentano uno strumento particolarmente efficace per internalizzare il costo esterno delle emissioni. In genere, gli Stati membri che non applicano una TI, o ne applicano una non elevata, compensano la perdita di entrate applicando livelli di imposizione più elevati sul carburante. Tranne il Regno Unito, tutti applicano livelli

⁵ Nel 2000 la F ha abolito la TAC per le autovetture usate da privati.

più bassi sul gasolio, solitamente usato dai veicoli commerciali. La tassa sul gasolio è in media inferiore di circa 140 EUR/1000 litri rispetto a quella sulla benzina senza piombo.

Questa differenza per il gasolio non sarebbe più giustificabile se l'imposizione sul gasolio usato come carburante per usi commerciali fosse disgiunta dall'imposizione sul gasolio per uso privato. La Commissione ha già sostenuto che l'accisa sul gasolio usato come carburante per le autovetture private dovrebbe essere gradualmente allineata all'accisa imposta sulla benzina senza piombo (v. Proposta di Direttiva del Consiglio COM (2002) 410 definitivo). In effetti tale ravvicinamento ridurrebbe le distorsioni fiscali e sarebbe coerente sul piano ambientale. Benché per quanto riguarda le emissioni di CO₂ il gasolio presenti risultati più positivi della benzina, la sua combustione nei motori delle autovetture attuali provoca altri problemi ambientali (ad es. particelle, biossido di azoto). Tuttavia, si può prevedere che nei prossimi anni queste differenze tra i motori diesel e i motori a benzina delle autovetture scompariranno. Tenuto conto di tutti questi aspetti, dal punto di vista ambientale non vi sono fattori che giustifichino a priori un'imposizione differenziata sui due tipi di carburante.

3. TASSAZIONE DELLE AUTOVETTURE, MERCATO INTERNO E NORMATIVA COMUNITARIA ATTUALE

3.1. Impatto sul mercato interno e sul cittadino dell'UE

La grande varietà di regimi di tassazione dei veicoli, e quindi di basi imponibili e aliquote, incide in misura significativa sul mercato interno.

Differenze di rilievo nei prezzi ante imposte delle autovetture

Dato che le tasse automobilistiche si pagano nello Stato membro in cui il veicolo viene usato, il prezzo ante imposte potrebbe essere un fattore importante tale da influire sul commercio transfrontaliero. L'industria automobilistica stabilisce prezzi ante imposte consigliati, che dovrebbero essere pagati dai consumatori per un determinato modello di autovettura, tenendo conto di diversi fattori tra cui in particolare il potere d'acquisto dei consumatori e il livello di tassazione in ciascuno Stato membro. In generale tali prezzi sono più elevati negli Stati membri che non applicano una TI o ne applicano una non elevata. Poiché le vendite al dettaglio e gli acquisti transfrontalieri nel mercato interno non raggiungono livelli significativi, a fronte di TI elevate in alcuni Stati membri i costruttori di automobili fissano i prezzi ante imposte ad un livello più basso che negli Stati membri che non applicano una TI o ne applicano una non elevata (v. allegato, tabella 4, per una sintesi⁶). I differenti livelli di tassazione sono alla base del 20% circa delle differenze di prezzo delle automobili in Europa⁷.

Frammentazione del mercato dell'automobile

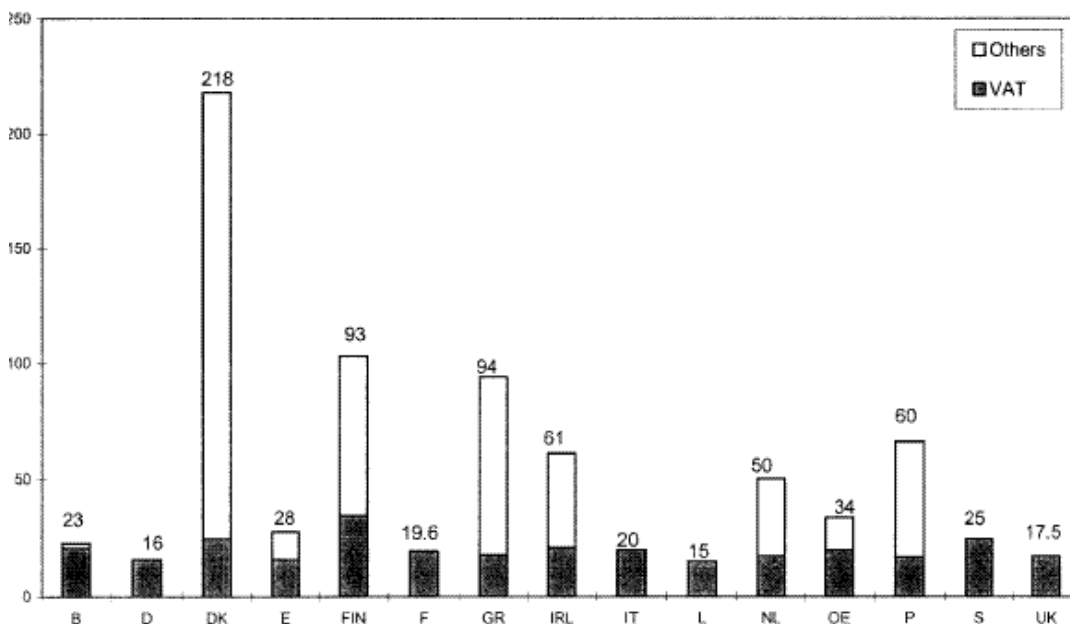
Le notevoli differenze tra i regimi fiscali hanno un impatto negativo sulla capacità dell'industria automobilistica e dei consumatori europei di beneficiare dei vantaggi connessi al mercato interno. La frammentazione del mercato dell'automobile impedisce all'industria di avvalersi di economie di scala o di produrre autoveicoli per l'intero mercato interno applicando le stesse specifiche e non evita una significativa differenziazione dei prezzi ante imposte nell'ambito del mercato interno. L'industria è spesso costretta a produrre un determinato modello di autovettura con specifiche diverse per contenere i prezzi ante imposte, in particolare quando il veicolo è destinato a Stati membri che applicano imposte elevate. Questa situazione genera costi aggiuntivi che compromettono la competitività dell'industria automobilistica europea e di conseguenza ha ripercussioni negative sulla situazione occupazionale nell'UE. Parallelamente, a causa delle differenze tra i regimi fiscali, le autovetture commercializzate in uno Stato membro con specifiche adattate agli obblighi nazionali e ad una domanda "influenzata dalla fiscalità" (ad es. classi di cavalli fiscali, politica fiscale per il diesel), sono prodotti sostitutivi imperfetti delle autovetture vendute in un altro Stato membro rispetto alle quali non possono essere realmente concorrenziali, il che compromette i benefici che i consumatori dell'UE dovrebbero ottenere da un mercato competitivo e integrato.

⁶ Per informazioni generali sulle differenze di prezzo e sui prezzi ante e post imposte nell'UE v. relazione semestrale sui prezzi delle autovetture, disponibile su: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/price_diffs/. V. anche comunicato stampa IP/02/305 del 25.2.2002.

⁷ V. studio TIS.

La seguente figura 2, che presenta l'imposizione in % del prezzo ante imposte dell'autovettura, fornisce un esempio di come la TI e l'IVA incidono sul prezzo al dettaglio di un'autovettura di 2000 cm³ in tutti gli Stati membri dell'UE:

Car capacity: 2000 cc



[Cilindrata dell'autovettura: 2000 cm³ - Altre - IVA]

Fonte: Guida ACEA, aggiornata nell'aprile 2001.

Conseguenze fiscali dei trasferimenti transfrontalieri di autovetture

Le autovetture sono un importante mezzo di trasporto per i loro utilizzatori e contribuiscono all'esercizio da parte di questi ultimi del diritto alla libera circolazione sancito dal trattato CE. Molti cittadini usano la propria autovettura quando si spostano, in via provvisoria o definitiva, da uno Stato membro in un altro. Altri acquistano, o noleggiano, un'autovettura in un altro Stato membro.

Per il cittadino dell'UE sorgono vari problemi in ordine alle conseguenze fiscali di questi trasferimenti transfrontalieri di autovetture. Quando un'autovettura viene trasferita da uno Stato membro in un altro, strutture impositive differenti e problemi di carattere amministrativo danno luogo ad una mancanza di trasparenza e comportano un aumento dei costi delle transazioni per il consumatore.

Benché la TAC talvolta venga rimborsata, la TI non viene mai restituita quando un'autovettura viene trasferita in un altro Stato membro. Gli Stati membri che applicano la TI richiedono che venga (nuovamente) pagata una TI se un'autovettura è destinata a rimanere in permanenza sul loro territorio. La doppia imposizione e le altre conseguenze fiscali dei trasferimenti transfrontalieri di autovetture sono oggetto della sezione 3.2.

Altri ostacoli ai trasferimenti transfrontalieri di autovetture

A parte il fatto che il cittadino può dover far fronte ad una doppia imposizione, la procedura necessaria per trasferire un'autovettura da uno Stato membro ad un altro è spesso molto complessa. In questo campo mancano informazioni esaurienti e

facilmente accessibili per il cittadino europeo. Benché la tassazione non sia l'unica ragione di questa procedura, la notevole differenza tra i livelli di tassazione delle autovetture applicati dagli Stati membri è comunque una delle ragioni principali. Per quanto riguarda il cittadino, queste complesse procedure sono una prova del fatto che siamo ancora lontani dalla realizzazione di un vero mercato unico.

Nel seguente elenco figurano informazioni quantificate riguardo ad alcuni costi aggiuntivi che il cittadino dell'UE deve sostenere:

- In caso di esportazione⁸ di un autoveicolo, il tempo impiegato dal cittadino per le pratiche di cancellazione varia tra qualche minuto e una giornata. Il numero di documenti da presentare varia tra 5 e 11 e quello delle istituzioni da contattare tra 1 e 5. Il costo totale, compresi i diritti di cancellazione, le spese per il documento di circolazione provvisorio e le altre spese, può variare tra zero e 64 EUR.
- In caso di importazione di un autoveicolo, il tempo impiegato dal cittadino per le pratiche di immatricolazione varia tra una e nove ore. Il numero di documenti da presentare varia tra 1 e 9 e quello delle istituzioni da contattare tra 1 e 7. Il costo totale, compresi i diritti di immatricolazione⁹, le spese per il documento di circolazione provvisorio e le altre spese, è molto più elevato e può variare tra 70 e 437 EUR.
- Il costo medio per il cittadino che trasferisce la sua residenza in un altro Stato membro e porta con sé la sua autovettura è stimato a 351 EUR.
- Le informazioni relative all'esportazione dei veicoli sono, tranne che in NL, disponibili soltanto nella lingua nazionale; per l'importazione, soltanto in DK, NL e IRL una parte delle informazioni è disponibile in una lingua straniera.
- Spesso un privato cittadino dell'UE ha bisogno dell'aiuto di una persona di madrelingua, o persino di un esperto, per espletare le procedure relative al trasferimento transfrontaliero, specialmente se alcuni documenti devono essere compilati nella lingua nazionale.

3.2. Stato attuale della normativa comunitaria in tema di tassazione dei veicoli

Sempre più numerose sono le denunce di cittadini e operatori del settore alla Commissione europea, le petizioni dinanzi al Parlamento europeo e le azioni dinanzi alla Corte di giustizia causate dal modo in cui gli Stati membri applicano le relative tasse automobilistiche.

La Commissione sta effettuando un'analisi della normativa comunitaria attuale e della giurisprudenza della Corte di giustizia. Tale analisi sarà esposta in un documento di lavoro della Commissione, nel quale saranno indicati i diritti che attualmente hanno i cittadini quando trasferiscono la loro autovettura, o si trasferiscono con la loro autovettura, da uno Stato membro in un altro. Il documento sarà disponibile nelle prossime settimane su Internet ai seguenti indirizzi: <http://citizens.eu.int/originchoice.htm> o <http://europa.eu.int/citizens>.

⁸ Ai fini della presente analisi i termini esportazione e importazione comprendono sia le importazioni da che le esportazioni verso paesi terzi come pure i trasferimenti da e verso un altro Stato membro.

⁹ I diritti di immatricolazione sono un onere separato da non confondere con la TI (Allegato, tabella 1).

3.2.1. *Legislazione comunitaria esistente*

Nel 1983 sono state introdotte due direttive del Consiglio¹⁰ relative al trattamento fiscale applicabile alle autovetture private quando le persone si trasferiscono, a titolo temporaneo o definitivo, da uno Stato membro in un altro. A quel tempo ancora esistevano le frontiere fiscali tra gli Stati membri. Nel 1998, la Commissione ha presentato una proposta¹¹ intesa a sostituire le due suddette direttive con una nuova, ad aggiornare la normativa comunitaria esistente in materia e a trattare in modo più adeguato le situazioni conseguenti alla maggiore libertà di movimento nel quadro di un mercato interno. Finora tale proposta non ha ottenuto l'approvazione del Consiglio.

Inoltre, la Commissione osserva che se delle autovetture sono trasferite, "importate", da uno Stato membro in un altro, gli Stati membri sono tenuti a rispettare i principi generali del trattato CE ed a:

- non applicare imposte che diano luogo, negli scambi fra Stati membri, a formalità connesse al passaggio di una frontiera (articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 92/12/CEE);
- non imporre tasse di effetto equivalente ai dazi doganali (articoli 23 e 25 del trattato CE);
- non applicare imposizioni interne, di qualsivoglia natura, superiori a quelle applicate ai prodotti nazionali simili (articolo 90 del trattato CE).

Negli ultimi anni lo stesso trattato CE ha subito alcune importanti modifiche. Ai sensi dell'articolo 14, il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne, nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali secondo le disposizioni dello stesso trattato. Ai sensi dell'articolo 18, ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. Un attacco indiretto a questa libertà mediante l'imposizione di una tassa non giustificata sui veicoli, che sono i mezzi più usati per esercitare il diritto alla libera circolazione, non è ammissibile.

Le due suddette direttive, come pure l'articolo 90 del trattato CE, hanno già dato luogo ad una copiosa giurisprudenza della Corte di giustizia, che ha specificato, e limitato, la competenza degli Stati membri in ordine alla tassazione delle autovetture trasferite da uno Stato membro in un altro.

3.2.2. *Identificazione dei principali problemi sollevati dai cittadini e dagli operatori del settore automobilistico*

In base all'analisi effettuata nel suddetto documento di lavoro della Commissione, la presente sezione illustra le questioni principali:

- a) TI sul trasferimento definitivo di un autoveicolo in un altro Stato membro (senza cambiamento di residenza del proprietario)**

¹⁰ Direttive 83/182/CEE e 83/183/CEE (GU L105 del 23.4.1983, pag. 59-67).

¹¹ COM(98) 30 def. (GU C108 del 7.4.1998, pag. 75-81).

Un trasferimento definitivo in genere comporta una nuova immatricolazione (targhe normali) nello Stato membro di destinazione.

Attualmente, in tale circostanza può essere richiesto il pagamento di alcune tasse diverse dall'IVA (in particolare di una TI) nello Stato membro di destinazione, anche se tasse analoghe sono state già pagate nello Stato membro di origine. Tuttavia, le sopracitate disposizioni legislative comunitarie limitano il potere impositivo degli Stati membri in questo campo (v. il documento di lavoro della Commissione sul sito Internet).

Il principale oggetto di contestazione in ordine ai trasferimenti in questione è l'eccessivo valore residuale per le autovetture usate applicato dallo Stato membro di destinazione, che si traduce in una TI di importo elevato e sproporzionato. In diversi casi l'importo della TI applicata sulle autovetture "importate" è risultato superiore ai valori residuali della TI corrispondenti ad autovetture analoghe circolanti sugli stessi mercati nazionali. La Corte ha già individuato diversi criteri obiettivi riguardo alla determinazione del valore residuale, in particolare età, marca o modello, chilometraggio, modo di propulsione, stato generale, stato meccanico o stato di manutenzione del veicolo¹². Gli Stati membri sono tenuti ad applicare un metodo trasparente di calcolo del valore residuale delle autovetture usate e ad assicurare l'applicazione dei criteri obiettivi stabiliti dalla Corte di giustizia. Tuttavia, in concreto alcuni di questi criteri possono risultare di difficile applicazione.

b) Livello eccessivo dei diritti di immatricolazione per il trasferimento di un autoveicolo in caso di cambiamento della residenza normale

Se il trasferimento del veicolo coincide con il cambiamento della residenza normale, in generale il cittadino non è tenuto a pagare nuovamente una tassa, come la TI, nel nuovo Stato membro di residenza. Tuttavia, l'esenzione è generalmente subordinata ad una serie di condizioni, indicate nella direttiva 83/183/CEE. L'unica tassa della quale il cittadino diventa debitore nel nuovo Stato membro di residenza, a decorrere dal momento in cui inizia ad utilizzare il veicolo in tale Stato membro, è la tassa periodica (mensile o annuale) connessa con l'utilizzazione del veicolo nello Stato membro in questione, generalmente chiamata tassa di circolazione.

Occorre tuttavia osservare che al momento dell'immatricolazione del veicolo il nuovo Stato membro di residenza può richiedere il pagamento di determinati "diritti", il cui importo dovrebbe essere limitato al costo approssimativo dei servizi resi (diritti di immatricolazione). Tali diritti non devono essere confusi con la TI o tasse analoghe. Poiché gli Stati membri possono fare confusione tra "diritti di immatricolazione" e "tassa di immatricolazione", i cittadini sono talvolta invitati in alcuni Stati membri a pagare oneri che come diritti sembrano eccessivi.

c) Assenza di un rimborso (parziale) della TI pagata nello Stato membro di prima immatricolazione

L'assenza di un sistema di rimborso che preveda un rimborso parziale della TI pagata nello Stato membro di prima immatricolazione risulta essere un problema importante per i cittadini e per gli operatori del settore automobilistico.

¹² CGCE, Sentenza del 22 febbraio 2001, C-393/98 Gomes Valente Racc. pag. I-1327, punti 24, 26 e 28.

Le discussioni sulla possibile incompatibilità con la legislazione comunitaria del rifiuto di uno Stato membro di rimborsare (in parte) la TI pagata nello stesso saranno probabilmente influenzate dalla prossima giurisprudenza della Corte di giustizia (v. il documento di lavoro della Commissione sul sito Internet).

d) Luogo di residenza normale e immatricolazione del veicolo

In genere, il luogo di iscrizione del veicolo coincide con lo Stato membro di residenza normale del cittadino. In tale Stato membro il veicolo deve essere immatricolato e munito della targa standard ed è soggetto alle tasse automobilistiche, in particolare TI e TAC. Tuttavia, in casi eccezionali, una persona può voler immatricolare un'autovettura in uno Stato membro diverso da quello di residenza normale (ad es. nello Stato membro in cui ha la seconda residenza) – o essere ragionevolmente invitata a procedere in tal senso dalle autorità dell'altro Stato membro - se vi ritorna molto spesso e, per ragioni di distanza, non può usare l'autovettura immatricolata nello Stato membro di residenza normale. Tale situazione non deve dar luogo ad una doppia imposizione (v. il documento di lavoro della Commissione sul sito Internet).

In base all'analisi effettuata nel presente capitolo la Commissione ritiene che:

- il modo in cui le tasse automobilistiche, in particolare la TI, sono ancora applicate da (alcuni) Stati membri equivale ad un chiaro ostacolo alla libera circolazione nel mercato interno;
- benché la legislazione comunitaria esistente e la giurisprudenza della Corte di giustizia contribuiscano a risolvere una parte dei problemi incontrati dai cittadini europei, una nuova normativa accrescerebbe la certezza del diritto e ridurrebbe il numero di denunce dei cittadini;
- la legislazione comunitaria in materia di trattamento dei veicoli trasferiti tra Stati membri dovrebbe pertanto essere adattata ai fini della realizzazione di un mercato interno più efficiente senza ostacoli fiscali interni.

4. **ELIMINAZIONE DEGLI OSTACOLI FISCALI PER LE AUTOVETTURE NEL MERCATO INTERNO: UN NUOVO APPROCCIO IN MATERIA DI TASSAZIONE DELLE AUTOVETTURE**

Riduzione graduale della tassa di immatricolazione

La Commissione ritiene che vi siano validi motivi per ridurre gradualmente le differenze relative alla TI nell'ambito dell'UE.

Dovrebbe aver luogo un graduale trasferimento delle entrate dalla TI alla TAC e, in qualche misura, alla tassa sul carburante. Tale processo dovrebbe portare ad una stabilizzazione della TI a livelli non elevati o, preferibilmente, ad una totale abolizione della TI a lungo termine. Questo trasferimento:

- si tradurrebbe in una maggiore stabilità fiscale per il bilancio. La TAC infatti è una fonte di entrate più stabile della TI, il cui gettito dipende dalle vendite annue di autovetture, che possono subire fluttuazioni alquanto significative.
- favorirebbe un ravvicinamento del prezzo al consumo delle autovetture nell'UE
- comporterebbe un ulteriore ravvicinamento delle tasse automobilistiche nell'UE
- favorirebbe significative riduzioni del prezzo al dettaglio delle autovetture in alcuni Stati membri
- richiederebbe un periodo transitorio, al fine di evitare un eccessivo onere fiscale per quanti avessero acquistato un'autovettura nuova pagando una TI elevata e fossero tenuti a pagare una TAC più elevata
- migliorerebbe il funzionamento del mercato interno e la competitività dell'industria automobilistica europea, a vantaggio del cittadino europeo
- comporterebbe costi di transizione negli Stati membri con TI (molto) elevata. Questi cambiamenti strutturali nella tassazione dei veicoli sembrano comunque attuabili a condizione che venga previsto un periodo transitorio sufficientemente lungo.

Dato che il suddetto passaggio dalla TI alla TAC e alla tassa sul carburante richiede un periodo transitorio piuttosto lungo, occorrono **ulteriori misure giuridiche** per far fronte ai problemi attuali dei cittadini e degli operatori del settore automobilistico e per offrire loro regole semplici e applicabili in modo uniforme.

Pertanto, la Commissione intende proporre le seguenti misure, che vanno al di là di quanto previsto nella proposta di direttiva del 1998:

- regole generali riguardo al **metodo di calcolo della TI** sulle autovetture usate importate da altri Stati membri. La giurisprudenza della Corte di giustizia (in particolare la causa Gomes Valente, C-393/98) contiene importanti interpretazioni dalle quali potrebbero essere tratte regole comunitarie armonizzate, con un conseguente miglioramento della certezza del diritto e della trasparenza per il cittadino;

- **un sistema di rimborso della TI** nei casi in cui un'autovettura usata viene venduta in un altro Stato membro o esportata in un paese terzo. Il metodo di calcolo del valore residuale della TI da rimborsare dovrebbe essere lo stesso usato nel caso dell'importazione di autovetture usate da altri Stati membri;
- quando la TAC è stata precedentemente pagata per un certo numero di mesi successivi al trasferimento di un veicolo in un altro Stato membro, si deve evitare la **doppia imposizione della TAC**. A tal fine gli Stati membri dovrebbero concedere il rimborso della TAC per i mesi successivi al trasferimento del veicolo dal loro territorio già pagati.

Sistema di rimborso della tassa di immatricolazione

La Commissione ritiene opportuno che venga quanto prima istituito nei dieci Stati membri che attualmente applicano una TI un sistema armonizzato di rimborso di tale tassa per le autovetture usate trasferite a titolo definitivo in un altro Stato membro (da un cittadino dell'UE o da una società del settore automobilistico). L'esistenza di regole chiare su tale sistema sarebbe utile per il cittadino. La misura avrebbe inoltre un effetto positivo sull'esportazione di autovetture usate, in quanto in seguito al rimborso della TI i prezzi potrebbero essere più bassi.

Il sistema di rimborso dovrebbe anche essere applicabile in caso di trasferimento definitivo di un'autovettura in un altro Stato membro a seguito di un cambiamento di residenza. Per tali casi la direttiva del 1983 - e la proposta di direttiva del 1998 - prevedono l'applicazione di un'esenzione dalla TI nello Stato membro di arrivo. Se viene concessa tale esenzione, non occorre un rimborso della TI nello Stato membro di provenienza in quanto il cittadino non è soggetto ad una doppia imposizione¹³. La Commissione ritiene che sarebbe più chiaro e più semplice applicare un sistema di rimborso in tutti i casi in cui un'autovettura usata viene trasferita a titolo definitivo in un altro Stato membro (ossia a seguito del cambiamento di residenza e nei casi in cui un'autovettura usata viene venduta in un altro Stato membro).

In considerazione dei suddetti emendamenti la Commissione ritiene preferibile ritirare la sua proposta del 1998 e sostituirla con una nuova proposta contenente tutti i nuovi elementi esposti nel presente capitolo.

¹³ V. articolo 2, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 83/183/CEE e articolo 4, paragrafo 1, lettera a), della proposta di direttiva COM(98)30 def.. L'esenzione viene concessa unicamente se l'autovettura non beneficia di alcuna esenzione o rimborso nello Stato membro da cui proviene.

5. TASSAZIONE DELLE AUTOVETTURE COME UNO DEGLI STRUMENTI PER RIDURRE LE EMISSIONI DI CO₂ DELLE AUTOVETTURE NUOVE

5.1. Introduzione

Ai fini della riduzione delle emissioni di CO₂ il Consiglio ha approvato nel 1996¹⁴ la strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante¹⁵, che si basa su tre pilastri¹⁶:

- Impegni dell'industria automobilistica ai fini del risparmio di carburante¹⁷
- Etichetta relativa al risparmio di carburante¹⁸
- Misure fiscali

Il Consiglio europeo e il Parlamento europeo hanno adottato come obiettivo una riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 120 grammi per chilometro entro il 2005 o, al più tardi, il 2010. Tale obiettivo va oltre quello di 140 g CO₂/km previsto negli impegni dell'industria automobilistica, e implica pertanto la necessità di colmare un "divario" di 20 g CO₂/km. Gli impegni dell'industria automobilistica sono attuati principalmente mediante sviluppi tecnici e cambiamenti di mercato legati a tali sviluppi. Ulteriori cambiamenti di mercato si possono conseguire mediante gli altri strumenti - in particolare di carattere fiscale - compresi nella strategia comunitaria¹⁹. Il "divario" di 20 g CO₂/km sopracitato deve essere colmato per mezzo di questi altri strumenti; in diverse occasioni il Consiglio ha invitato la Commissione a prendere in considerazione misure quadro di carattere fiscale.

Nel 2000, il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture di recente immatricolazione prodotte dai membri di ACEA, JAMA e KAMA era pari a 172 g/km. Secondo una recente relazione della Commissione, basata sul controllo delle cifre relative all'attuazione dei relativi impegni, l'industria automobilistica si sta adoperando in misura significativa per raggiungere l'obiettivo fissato²⁰.

¹⁴ Conclusioni del Consiglio del 25.6.1996.

¹⁵ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo: Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante, COM(95) 689 def.

¹⁶ Per ulteriori informazioni v. http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

¹⁷ Impegni assunti dalle associazioni di costruttori di automobili europei (ACEA), giapponesi (JAMA) e coreani (KAMA) per ridurre le emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture, v. COM(98) 495 def., COM(99) 446 def. e raccomandazioni 1999/125/CE, 2000/304/CE e 2000/303/CE.

¹⁸ Direttiva 1999/94/CE relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

¹⁹ COM(1998) 495 def.

²⁰ COM(2001) 643 def.

Per contribuire al "terzo pilastro" della strategia, la Commissione ha creato un "gruppo di esperti sulle misure quadro fiscali" e ha fatto effettuare uno studio generale²¹. Il presente capitolo espone le principali conclusioni dello studio.

In base a proiezioni modello sulle emissioni di CO₂ dovute al trasporto stradale, si può stimare che nel periodo 1995-2010 le emissioni di CO₂ cambierebbero come segue:

- senza misure aggiuntive: +17%
- con l'attuazione degli impegni dell'industria automobilistica (obiettivo 140 g/km): +7%
- con l'attuazione dell'obiettivo comunitario (obiettivo 120 g/km): +3%

Pertanto, se l'obiettivo di 120 g/km potesse essere raggiunto, ad un certo momento tra il 2005 e il 2010 la tendenza all'aumento delle emissioni totali di CO₂ dovute al trasporto stradale potrebbe essere quasi arrestata e le emissioni più o meno stabilizzate intorno ai livelli del 1995.

Per quanto riguarda le emissioni totali di CO₂ delle autovetture, il quadro è il seguente:

- se gli impegni dell'industria automobilistica fossero attuati (obiettivo 140 g/km), le emissioni di CO₂ delle autovetture potrebbero essere stabilizzate;
- se fosse raggiunto l'obiettivo di 120 g/km, queste emissioni diminuirebbero di alcuni punti percentuali rispetto ai livelli del 1995. In termini assoluti si potrebbe registrare una riduzione supplementare totale delle emissioni di CO₂ nell'UE di 30 Mt circa rispetto ai livelli corrispondenti all'obiettivo di 140 g/km.

Pertanto, raggiungere l'obiettivo di 120 g/km è importante ai fini della realizzazione dell'obiettivo perseguito dalla Comunità nel quadro del protocollo di Kyoto.

5.2. Misure fiscali come strumento per la riduzione delle emissioni di CO₂

Lo studio (COWI) ha confermato che, indipendentemente dalle considerevoli differenze tra i sistemi nazionali di tassazione dei veicoli,

²¹ Studio sulle misure fiscali atte a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove - Studio effettuato da COWI Consulting Engineers and Planners AS, novembre 2001, disponibile al seguente indirizzo: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/car_taxes/co2_cars_study_25-02-2002.pdf

- le misure fiscali possono contribuire alla riduzione delle emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove, in tutti gli Stati membri analizzati;
- il livello della TI o della TAC, in termini assoluti, non ha grande rilevanza per l'efficacia delle tasse automobilistiche ai fini delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove²². Alzare il livello complessivo delle aliquote esistenti senza modificare la base imponibile non produce, nelle condizioni limite (v. in allegato la nota esplicativa della tabella 7), un effetto significativo;
- si potrebbero ottenere riduzioni più significative se nei sistemi di tassazione nazionali fosse inserito nella attuale base imponibile della TI o della TAC o di entrambe un elemento specificamente relativo alle emissioni di CO₂;
- la differenziazione fiscale è il parametro essenziale per migliorare il rendimento del carburante delle autovetture;
- è stato calcolato che si potrebbe ottenere un livello di riduzione delle emissioni di CO₂ fino all'8,5% (DK), se sia la TI che la TAC diventassero tasse basate unicamente sulle emissioni di CO₂ e fossero differenziate in maniera coordinata (v. in allegato la tabella 7 per una sintesi dei risultati);
- le massime riduzioni possibili delle emissioni di CO₂ si possono ottenere concentrando gli sforzi sulla tassa automobilistica che, in termini assoluti, presenta il livello più elevato;
- modifiche della TI o della TAC non danno risultati molto diversi in termini di riduzione delle emissioni di CO₂. Le due tasse sembrano avere lo stesso grado di efficacia.

5.3. Differenziazione delle tasse secondo parametri inerenti alle emissioni di CO₂

La differenziazione delle tasse è stata identificata come un parametro importante per migliorare complessivamente il rendimento energetico delle autovetture nuove. Il sistema di differenziazione dovrebbe tener conto delle caratteristiche delle tasse e dei mercati automobilistici dei singoli paesi.

²²

L'effetto sulle emissioni totali di CO₂ del parco veicoli non è stato studiato. Tuttavia è ovvio che il tipo di tassa automobilistica e il livello della tassa possono influire sul rinnovamento del parco veicoli e di conseguenza sulle emissioni di CO₂

- Esempio: se la TAC è basata sulla cilindrata dell'autovettura, due autovetture di 1500 cm³ pagano la stessa TAC, indipendentemente da fattori quali consumo di carburante, peso, età o tecnologia. Con la differenziazione fiscale, il proprietario di un'autovettura con rendimento energetico ottimale dovrebbe pagare una TAC più bassa rispetto al proprietario di un'autovettura analoga ma con rendimento energetico inferiore. Il gettito totale per lo Stato dovrebbe comunque rimanere stabile. La differenziazione della tassa tra le due autovetture dovrebbe essere sufficientemente elevata per orientare i consumatori verso l'autovettura con rendimento energetico superiore.
- Se la TI e la TAC sono in parte o interamente basate sulle emissioni di CO₂, la differenziazione fiscale ha maggiori probabilità di incentivare la riduzione delle emissioni di CO₂.
- Attualmente soltanto uno Stato membro (UK) applica una TAC basata sulle emissioni di CO₂. Un'autovettura con emissioni inferiori a 150g CO₂/km è soggetta ad una tassa di 159 EUR, mentre le autovetture più inquinanti sono soggette ad una tassa progressiva, fino al livello di 246 EUR per emissioni superiori a 185 g CO₂/km.
- Nei Paesi Bassi, dal 1° gennaio 2002, le autovetture con rendimento energetico ottimale beneficiano di un premio sotto forma di riduzione della TI.

La Commissione ritiene che la tassazione dei veicoli:

- sia un importante strumento complementare ai fini del raggiungimento dell'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km per le autovetture nuove entro il 2008-2010 e dell'attuazione degli impegni dell'UE nel quadro del protocollo di Kyoto;
- debba introdurre un nesso più diretto tra livello della tassa e emissioni di CO₂ di ogni autovettura nuova. La tassazione differenziata dei veicoli è stata identificata come un importante parametro per migliorare complessivamente il rendimento energetico delle autovetture nuove. Le tasse automobilistiche esistenti dovrebbero essere sostituite da tasse interamente basate sulle emissioni di CO₂ o, in alternativa, si dovrebbe aggiungere alla TI e alla TAC esistenti un elemento inerente alle emissioni di CO₂. L'inserimento di elementi aggiuntivi consentirebbe anche di tener conto di altri obiettivi ambientali nazionali, quali ad es. la prossima introduzione delle norme EURO IV.

La Commissione è consapevole del potenziale conflitto tra l'obiettivo della tassazione dei veicoli quale fonte di entrate e altri obiettivi politici. Se la TI e la TAC fossero ristrutturate secondo criteri ambientali, le entrate da esse fornite potrebbero registrare una tendenza al ribasso in seguito ad una politica ambientale efficace. Tuttavia, tale esito dipende in misura sostanziale dal tipo di ristrutturazione delle tasse e dalla reazione degli acquirenti e dei conducenti ai nuovi incentivi fiscali. Per garantire un gettito stabile e mantenere la funzione incentivante di queste tasse, potrebbe essere necessario modificarne forma e livelli. Tali modifiche terrebbero conto anche delle possibili perdite di entrate dovute al previsto miglior rendimento energetico delle future generazioni di autovetture.

5.4. Tassazione delle autovetture aziendali

Le autovetture aziendali rappresentano una parte notevole delle autovetture nuove vendute ogni anno e del parco autovetture totale. Ancora non è stata messa a punto una definizione unica e generalmente accettabile di "autovettura aziendale". Ciò si deve al fatto che le circostanze e i regimi fiscali differiscono in misura significativa da uno Stato membro all'altro. In generale, le autovetture aziendali:

- tendono ad essere dell'8-10% più grandi e potenti della media del parco autovetture nazionale e quindi più inquinanti in termini di emissioni di CO₂;
- in generale hanno un chilometraggio annuo più elevato rispetto alla media del parco autovetture e contribuiscono in maggior misura ai livelli totali di traffico, alle emissioni inquinanti e al consumo medio di carburante;
- rimangono di proprietà dell'azienda per un periodo compreso tra uno e tre anni, per essere poi vendute a privati sul mercato dell'usato;
- per tipo e numero hanno un notevole impatto sulla dimensione e la composizione dell'intero parco autovetture, e quindi sul suo profilo in termini di emissioni di CO₂;
- risentono meno delle autovetture private dei cambiamenti dei prezzi al dettaglio.

Le autovetture aziendali rappresentano una parte notevole del totale delle autovetture (nuove e usate). Sul totale delle autovetture vendute sui principali mercati dell'UE nel 1999, quelle aziendali rappresentano tra il 35% e il 45% (v. in allegato la tabella 9). Fanno eccezione l'Irlanda e l'Italia rispettivamente con il 7,5% e il 10%. Le autovetture aziendali tendono ad essere più grandi e potenti della media del parco autovetture. In parte ciò è dovuto al fatto che molte di esse sono usate per varie ragioni da automobilisti più benestanti (professionisti e dirigenti). Inoltre, il trattamento fiscale e altre condizioni finanziarie possono ridurre il costo reale per acquirenti e conducenti, incoraggiando una tendenza alla scelta di autovetture più grandi.

Benché la tassazione delle autovetture aziendali vari considerevolmente da uno Stato membro all'altro, in generale essa prevede:

- la possibilità, nel quadro della *tassazione delle società*, di detrarre dall'utile imponibile i costi di acquisto/leasing delle autovetture aziendali e le relative spese correnti, e
- la tassazione, nel quadro dell'imposta sul *reddito*, del dipendente che usa l'autovettura aziendale. In generale, l'uso di un'autovettura aziendale è considerato un "beneficio in natura" e il valore stimato di tale beneficio viene aggiunto al reddito personale del dipendente e tassato secondo il sistema fiscale nazionale. Per calcolare l'importo annuo del beneficio viene applicato un coefficiente, variabile secondo lo Stato membro, sul valore d'acquisto dell'autovettura (prezzo ante imposte + TI + IVA). Il livello di tale coefficiente va dal 9% in Svezia e 12% in Germania al 25,5% in Irlanda e al 35% nel Regno Unito.

Inoltre, in linea di principio, l'IVA pagata da una società sull'acquisto o il leasing di un'autovettura aziendale è deducibile nella misura in cui l'autovettura sia usata per attività imponibili (in alcuni Stati membri tuttavia la deduzione è soggetta a limitazioni). Tenuto conto della dimensione e del valore delle autovetture che in generale sono acquistate dalle società, la deduzione dell'IVA può fornire un forte incentivo all'acquisto di autovetture costose e, di norma, con rendimento energetico inferiore.

Recenti sviluppi mostrano che alcuni Stati membri stanno rivedendo il loro regime di tassazione delle autovetture aziendali. Tre Stati membri (Irlanda, Finlandia e UK) tassano la fornitura di carburante gratuito per uso privato, mentre altri applicano un prelievo per km percorso. Un nuovo regime di tassazione delle autovetture aziendali dovrebbe entrare in vigore nel Regno Unito nel 2002. Secondo tale regime l'imposta sul reddito dovuta dal dipendente che usa l'autovettura aziendale sarà in parte basata sulle emissioni di CO₂ dell'autovettura. Questo nuovo regime potrebbe costituire un'utile esperienza e servire come migliore pratica per future iniziative in altri Stati membri.

La Commissione invita le società a tener conto degli obiettivi generali della politica dei trasporti e dell'ambiente quando forniscono ai dipendenti un'autovettura per recarsi al lavoro. Essa intende modificare la raccomandazione della Commissione relativa agli orientamenti per l'attuazione del regolamento (CE) n. 761/2001²³ (EMAS) per assicurare che in sede di audit si tenga pienamente conto dell'impatto ambientale delle autovetture aziendali.

²³

GU L 114 del 24.4.2001, pag. 1.

6. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI POLITICHE

Il mercato dell'autovettura nell'UE è frammentato in quindici mercati nazionali, in parte a causa dell'applicazione di politiche molto diverse in materia di tassazione delle autovetture. Tale situazione crea vari problemi sia per il cittadino europeo che per l'industria automobilistica. L'introduzione dell'euro ha cominciato a portare maggiore trasparenza a livello di prezzi e imposte e potrebbe stimolare un ulteriore ravvicinamento dei regimi di tassazione dei veicoli. La presente comunicazione fornisce elementi che dimostrano l'opportunità di prendere in considerazione diverse misure e iniziative politiche nel campo della tassazione delle autovetture al fine di trovare soluzioni definitive per i problemi cui devono far fronte i cittadini e l'industria automobilistica, e in tal modo migliorare il funzionamento del mercato interno e i benefici che i consumatori dell'UE ne ricavano. La comunicazione inoltre spiega chiaramente che la tassazione dei veicoli può contribuire all'attuazione degli impegni del protocollo di Kyoto.

A. Abolizione degli ostacoli fiscali nel mercato interno per le autovetture

1. I livelli della tassa di immatricolazione dovrebbero essere gradualmente ridotti ai fini della stabilizzazione della tassa a livelli contenuti e, preferibilmente, della sua totale abolizione. Questo processo dovrebbe aver luogo nell'arco di un periodo transitorio della durata di 5-10 anni circa, in funzione delle specifiche condizioni dei singoli Stati membri.
2. Si dovrebbe decidere un graduale *trasferimento delle entrate* dalla TI alla TAC e in qualche misura alle tasse sui carburanti. Tale trasferimento è attuabile, e può essere effettuato parallelamente alla riduzione della TI, in un contesto neutro in termini di bilancio.
3. Si devono prendere misure intese ad assicurare un certo grado di ravvicinamento della TAC tra tutti gli Stati membri, in particolare per quanto riguarda le basi imponibili. Differenze ragionevoli nella TAC impedirebbero la frammentazione del mercato automobilistico e un incremento in futuro dell'elusione della tassa.
4. L'accisa sul gasolio usato come carburante per autovetture dovrebbe essere gradualmente aumentata ai fini del suo totale allineamento, a medio termine, all'accisa applicata sulla benzina senza piombo. Allo stesso tempo, la TAC sulle autovetture diesel dovrebbe essere allineata alla TAC sulle autovetture a benzina.
5. Quanto prima dovrebbe essere introdotto nei dieci Stati membri che attualmente applicano una TI un *sistema di rimborso* inteso ad assicurare, durante il periodo transitorio, un rimborso proporzionale della TI residuale in tutti i casi in cui un'autovettura immatricolata in uno Stato membro sia esportata o trasferita a titolo definitivo in un altro Stato membro. L'adozione di un tale sistema risolverebbe tutti i problemi relativi al doppio pagamento della TI cui attualmente deve far fronte il cittadino dell'UE. Il sistema di rimborso dovrebbe essere applicabile anche in caso di trasferimento definitivo di un'autovettura in un altro Stato membro in concomitanza di un cambiamento di residenza. Il sistema avrebbe anche un impatto positivo sull'esportazione di autovetture usate, in quanto in seguito al rimborso della TI i prezzi potrebbero essere inferiori.

6. Le regole generali relative al *metodo di calcolo* della TI sulle autovetture usate importate da altri Stati membri devono essere stabilite. Questo metodo di calcolo dell'importo residuale della tassa, dovrebbero essere applicabili anche al sistema di rimborso.
7. Sarebbe opportuno stabilire regole generali intese ad evitare la doppia imposizione della TAC.

B. Misure fiscali come uno degli strumenti per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture

1. È necessario ristrutturare la base imponibile delle tasse automobilistiche in modo da stabilire un nesso più diretto tra livelli di tassazione e emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. Sia la TI che la TAC dovrebbero diventare tasse interamente basate sulle emissioni di CO₂, o almeno ad entrambe dovrebbe essere aggiunto un elemento inerente a tali emissioni. Questa modifica strutturale è necessaria per ottimizzare l'effetto della tassazione sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. Essa dovrebbe tener conto delle specifiche condizioni esistenti in ciascuno Stato membro. Ad esempio, se in uno Stato membro la TI è già piuttosto bassa, il periodo transitorio durante il quale essa sarà ulteriormente ridotta potrebbe essere relativamente breve. In questo caso, potrebbe essere inutile procedere ad una modifica strutturale della TI. La ristrutturazione dovrebbe concentrarsi sulla TAC, nell'ottica di un graduale ravvicinamento delle basi imponibili.
2. Tutti gli Stati membri dovrebbero adottare la differenziazione fiscale come un parametro importante per rendere i regimi di tassazione delle autovetture più efficaci ai fini della riduzione delle emissioni di CO₂ e facoltativamente contribuire alla riduzione di altre emissioni. Il livello ottimale di differenziazione fiscale potrebbe differire da uno Stato membro all'altro, in funzione delle caratteristiche particolari dei relativi mercati.
3. La tassazione delle autovetture aziendali deve tener conto degli obiettivi generali delle politiche dell'UE e in particolare di quelli delle politiche relative ai trasporti e all'ambiente. In considerazione della crescente importanza delle autovetture aziendali, la tassazione dovrebbe fornire alle società un incentivo chiaro ed efficace all'uso di autovetture con un livello inferiore di emissioni di CO₂. Nella maggior parte degli Stati membri la struttura dell'imposta sulle società o dell'imposta sul reddito non comprende tale incentivo.

PROSPETTIVE E CONCLUSIONI

1. La Commissione raccomanda che il Consiglio approvi i principi generali sopra esposti in A e B e che gli Stati membri tengano conto di tali principi generali al momento di valutare e rivedere i loro regimi nazionali di tassazione dei veicoli.
2. La Commissione, sulla base di tali principi ed alla luce dei risultati del procedura di consultazione, potrebbe presentare proposte per l'adozione di una normativa comunitaria che preveda:
 - l'introduzione a breve termine di un *sistema di rimborso della TI* e regole generali relative al *metodo di calcolo della TI* per le autovetture usate trasferite da uno Stato membro in un altro;

- durante un periodo transitorio, la *graduale riduzione della TI* ad un livello contenuto, preferibilmente ai fini della sua totale abolizione;
- la *ristrutturazione e il ravvicinamento delle basi imponibili della TAC e della TI*, in modo da rendere tali tasse più efficaci ai fini della riduzione delle emissioni di CO₂ e più coerenti con il mercato interno.