



Bruxelles, 15.1.2015
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

**che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli di tassazione differenziati
su taluni carburanti per motori in determinate zone geografiche in conformità
alla direttiva 2003/96/CE**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Motivazione e obiettivi della proposta

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità è disciplinata, all'interno dell'Unione, dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio¹ (di seguito denominata "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre alle disposizioni previste in particolare agli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

L'obiettivo della presente proposta è consentire al Regno Unito di applicare un'aliquota d'accisa ridotta sui carburanti per motori (nella fattispecie benzina senza piombo e gasolio) nelle seguenti zone geografiche definite nella domanda del Regno Unito in riferimento ai codici postali: IV54 (Strathcarron, Highland - Scotland), IV26 (Ullapool, Highland - Scotland), IV27 (Lairg, Highland - Scotland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Scotland), KW12 (Halkirk, Highland - Scotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Scotland), PH36 (Acharacle, Highland - Scotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Scotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute - Scotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Scotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Scotland), IV21 (Gairloch, Highland - Scotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Scotland), la zona che rientra nella città postale (post town) di Hawes (North Yorkshire - England).

Secondo le informazioni comunicate dalle autorità britanniche, i codici postali consentono di definire chiaramente l'ambito territoriale di applicazione della misura. Il sistema di codici postali è comune all'Inghilterra, alla Scozia, al Galles e all'Irlanda del Nord. Nel Regno Unito le città postali e i distretti postali riguardano un determinato numero di insediamenti presenti in una zona. Nelle zone rurali il centro più popoloso di un distretto postale o di una città postale è di norma un villaggio. Le "town" e i distretti hanno dimensioni variabili, a titolo di esempio IV27 è il distretto postale più grande del Regno Unito con 3 397 km², con una differenza notevole rispetto al codice NE48 che copre circa 750 km². La deroga richiesta fa riferimento alle città postali più vicine alle zone selezionate nonché alla più importante autorità locale della zona. La deroga richiesta per IV21 ((Gairloch, Highland - Scotland) significa per es. che la città postale di IV21 è Gairloch e l'autorità locale è Highland - Scotland. Spesso le città postali aggregano uno o più villaggi e sono denominate a partire da uno di questi.

La tabella in appresso presenta i nomi e i codici delle "post town" e dei villaggi ricompresi nei distretti postali elencati nella domanda:

Distretto postale	Post Town	Villaggi
PH36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen, Glenborrodale, Achateny
IV22	1: Achnasheen	4: Achnasheen, Poolewe, Laide, Kinlochewe

¹ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

IV21	1: Gairloch	5: Gairloch, Badachro, Melvaig, Big Sand, Port Henderson
PH19	1: Dalwhinnie	1: Dalwhinnie
PH23	1: Carrbridge	2: Carrbridge, Bogroy
IV14	1: Strathpeffer	3: Strathpeffer, Contin, Jamestown
PA38	1: Appin	3: Appin, Duror, Portnacroish
LA17	1: Kirkby-in-Furness	1: Kirkby-in-Furness
EX35 ²	2: Lynton e Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shieldaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>n.p.</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>n.p.</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>n.p.</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	<i>n.p.</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Distretto postale	Post Town	Villaggi
<i>n.p.</i>	Hawes	2: Gayle, Butterset

In alcuni casi (IV 27, PH41, PA80, NE48) i distretti postali non ricomprendono un'intera città postale, pertanto si è allegato solo l'elenco dei villaggi. Per la maggior parte delle zone elencate la città postale e il distretto postale sono allineati.

Secondo le informazioni fornite dal Regno Unito, nelle zone che beneficeranno della misura il prezzo al litro del carburante per 1 000 litri è in media più caro di 100 GBP (circa 128,5 EUR)³ rispetto alla media delle altre regioni del paese. La differenza di prezzo è dovuta ai maggiori costi di trasporto e di distribuzione e alla scarsa popolazione. La misura mira a compensare in parte il costo elevato dei carburanti per motori nelle zone in questione.

Contesto generale

L'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva prevede che il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, possa autorizzare uno Stato membro a introdurre ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche.

Con lettera datata 2 febbraio 2014 le autorità britanniche hanno informato la Commissione che intendevano applicare un'aliquota ridotta alla benzina senza piombo e al gasolio venduti

² Il distretto postale EX35 ricomprende due città postali, Lynton e Lynmouth, che beneficerebbero entrambe della riduzione d'aliquota.

³ Tutti i calcoli si basano sul tasso di cambio al 1° ottobre 2014 (1 EUR = 0,77820 GBP). Cfr. GU C 344 del 2.10.2014.

come carburante nelle zone geografiche suelencate. L'aliquota d'accisa ridotta sui carburanti per motori sarà inferiore di 50 GBP (circa 64,3 EUR) al litro per 1 000 litri rispetto all'aliquota standard applicata nel resto del Regno Unito (pari a 580 GBP, ovvero circa 745,3 EUR) applicabile sia alla benzina che al gasolio. Ciò significa che l'aliquota ridotta sarebbe comunque di gran lunga superiore al tasso minimo attualmente fissato al livello dell'Unione europea, di 359 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e 330 EUR per il gasolio. Le autorità britanniche hanno trasmesso ulteriori informazioni e chiarimenti in data 3 giugno e 17 settembre 2014.

Il Regno Unito ha chiesto che la riduzione sia accordata per un periodo di sei anni, ossia il massimo autorizzabile in virtù dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva.

Secondo le autorità britanniche, nelle zone summenzionate il prezzo al litro del carburante per 1 000 litri è superiore di circa 100 GBP (circa 128,5 EUR) rispetto alla media nel resto del Regno Unito. Il prezzo in queste zone è allineato con i prezzi alla pompa sulle isole se si trascura l'esenzione fiscale che il Regno Unito applica, conformemente a quanto disposto dalla decisione di esecuzione 2011/776/UE del Consiglio⁴. Una riduzione di 50 GBP (circa 64,3 EUR) per 1 000 litri non coprirebbe l'intera differenza di prezzo, ma compenserebbe in parte i consumatori per i prezzi più elevati che devono pagare.

Nella valutazione dell'ammissibilità delle zone interessate dalla riduzione, sono stati tenuti in considerazione due fattori chiave:

- l'accessibilità economica del carburante determinata da elevati prezzi alla pompa e da redditi settimanali inferiori alla media nazionale;
- il bisogno di carburante per il trasporto stradale che è parte della vita quotidiana delle persone, dimostrano l'elevata dipendenza dagli autoveicoli nonché la disponibilità limitata di mezzi di trasporto pubblici e di servizi essenziali.

Secondo i dati statistici comunicati dalle autorità britanniche, i redditi settimanali nelle amministrazioni locali delle zone interessate sono compresi fra 412,10 GBP (528,6 EUR) e 493,30 GBP (633,9 EUR), ossia meno della media nazionale (518 GBP⁵, pari a 665,6 EUR). Le amministrazioni locali per cui si raccolgono i dati statistici di norma coprono un territorio più vasto delle zone cui si applicherà la misura. Secondo le autorità del Regno Unito, si può ipotizzare che gli attuali redditi settimanali di tali zone siano in media addirittura inferiori ai dati a disposizione delle amministrazioni locali. Questo è dovuto alla presenza di grandi imprese presso i principali insediamenti che ricadono sotto le amministrazioni locali, spesso ubicate a oltre 100 miglia (ca. 160 km) dalle zone in questione. Il flusso di entrate nelle zone interessate dipende dall'agricoltura e dal turismo. Le autorità britanniche ritengono quindi che i redditi settimanali locali siano inferiori a quelli incamerati nelle isole che attualmente applicano la deroga (463,0 GBP, 752,8 EUR).

Sulla scorta dei dati forniti dall'*Office for National Statistics* del Regno Unito, il valore aggiunto lordo *pro capite* nelle zone in questione è compreso fra 12 036 GBP (15 466,5 EUR) e 17 936 GBP (23 048 EUR), ossia inferiore alla media britannica di 21 674 GBP (27 851,5 EUR) annui.

⁴ Decisione di esecuzione 2011/776/UE del Consiglio, del 24 novembre 2011, che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli ridotti di tassazione ai carburanti per motori forniti nelle isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde e nelle isole Scilly, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU L 317 del 30.11.2011, pag. 34).

⁵ Cfr. informazioni comunicate dall'*Office for National Statistics* del Regno Unito: '<http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>'.

Secondo le autorità britanniche, le ridotte opportunità economiche di queste zone rispetto alle regioni più urbanizzate del Regno Unito si traducono nell'emigrazione della popolazione economicamente attiva che rappresenta il motivo principale del tasso di disoccupazione stabile che non rispecchia necessariamente la qualità della vita in queste zone. Dal punto di vista economico i principali impatti delle basse densità di popolazione su ampie zone geografiche fanno sì che:

- le distanze medie fra i diversi servizi e imprese siano molto importanti, cosicché i costi dei trasporti connessi alle attività di base siano anch'essi relativamente elevati, sia per le persone che per le imprese;
- e che le imprese abbiano un bacino d'utenza più ridotto nella stessa zona geografica e debbano quindi funzionare con margini unitari generalmente maggiori per realizzare un profitto da un fatturato limitato.

Negli ultimi anni hanno inoltre chiuso numerose raffinerie del Regno Unito. La riduzione del numero di raffinerie si è tradotta in un maggior numero di stazioni di servizio ubicate a oltre 100 miglia (ca. 160 km) dalla raffineria più vicina, il che comporta un aumento dei costi di trasporto del combustibile verso le regioni in questione.

La disponibilità di autobus in tutte le zone rurali interessate è notevolmente inferiore alla media nazionale⁶, elemento che, abbinato all'uso limitato del treno in queste regioni e a un uso intenso dell'automobile nonostante i prezzi elevati alla pompa, sottolinea la necessità delle automobili come mezzo di trasporto in queste zone.

I servizi nelle regioni periferiche e rurali del Regno Unito, come le zone in questione, servono verosimilmente un'area geografica più ampia di quelli ubicati nelle zone urbane, in parte a causa delle basse densità di popolazione in queste regioni. Questo significa che le distanze medie fra le singole abitazioni, insediamenti, servizi e imprese sono molto importanti, cosicché i costi dei trasporti connessi alle attività di base sono anch'essi relativamente elevati. A titolo di esempio, il tragitto fra la zona interessata dal codice postale IV27 e il supermercato più vicino di dimensioni medie può comportare un viaggio di andata e ritorno fino a 135 miglia, ossia 220 km.

Le sfide illustrate rispecchiano sia la necessità del ricorso all'automobile nella vita quotidiana degli abitanti di queste zone, sia l'impatto dei prezzi elevati del carburante sulle loro vite. Il Regno Unito ritiene che la riduzione dell'accisa sul carburante aiuterebbe a sostenere queste comunità rurali fragili e periferiche, alleviandone in parte l'elevato costo della vita. È importante che questi elementi non siano presi in considerazione distintamente ma piuttosto in una combinazione di elementi che si è tradotta in una vera propria necessità economica e sociale della riduzione nelle zone elencate.

Applicazione della misura

Nel Regno Unito le accise sui carburanti per autotrasporto sono prelevate nel momento in cui il carburante lascia la raffineria, quando è importato o quando esce dal deposito d'accisa. Risulta pertanto difficile determinare la quantità di carburante destinata alle regioni ammissibili.

Lo sgravio sarà allora applicato nel punto vendita delle zone interessate dalla misura, evitando così ogni rischio di sottrazione di carburante sottoposto ad aliquota ridotta. I dettaglianti delle regioni interessate saranno registrati presso l'*HM Revenue and Customs* (HMRC, agenzia delle entrate fiscali e doganali) come rivenditori autorizzati, i quali dovranno ridurre il prezzo

⁶ Cfr. <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts99-travel-by-region-and-area-type-of-residence>.

al litro del carburante in funzione dell'ammontare dello sgravio fiscale. In cambio, in base ai litri di carburante venduti, saranno autorizzati su base periodica a chiedere all'HMRC il rimborso dei diritti.

Beneficiari

La misura è destinata ai privati, ma tutti gli acquisti di carburante, compresi quelli a fini commerciali, beneficeranno del prezzo ridotto.

Tutte le 27 stazioni di servizio suscettibili di trarre vantaggio dal regime sono indipendenti.

Argomentazioni adottate dalle autorità britanniche in merito all'impatto della misura sul mercato interno

Le autorità del Regno Unito ritengono che la misura non pregiudicherebbe il corretto funzionamento del mercato interno.

Il confronto dei prezzi praticati dalle stazioni di servizio situate nella zona interessata dalla riduzione fiscale proposta di 50 GBP (64,3 EUR) per 1 000 litri con quelli dei concorrenti più prossimi fuori regime mostra che:

per la benzina, il differenziale medio scende a 10 GBP (12,9 EUR). In media i siti interessati dal regime risulterebbero più cari di 10 GBP (12,9 EUR) rispetto alle controparti fuori regime più vicine;

per il gasolio, il differenziale medio scende a 6 GBP (7,7 EUR). In media i siti interessati dal regime risulterebbero più cari di 6 GBP (7,7 EUR) per 1 000 litri rispetto alle controparti fuori regime più vicine.

La riduzione consentirebbe alle stazioni interessate di porsi ampiamente in linea con quelle delle zone limitrofe fuori regime. Pertanto non è previsto che i consumatori cambino itinerario o che le stazioni di servizio nelle zone limitrofe ai beneficiari siano trasferite nelle zone interessate. La bassa densità di popolazione e le distanze dai centri maggiori, oltre ai notevoli costi di capitale relativi a nuove stazioni di servizio, fanno inoltre sì che non sia redditizio trasferire le stazioni di servizio, pur mantenendo la riduzione.

Disposizioni vigenti nel settore della proposta

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

Valutazione della misura ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Considerazioni politiche specifiche

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita:

"Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche."

La misura prevista dal Regno Unito consiste nella riduzione dell'aliquota d'accisa sui carburanti per motori venduti in alcune parti del territorio definite da un codice postale, ossia PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

Essa mira a far sì che nei suddetti territori i prezzi alla pompa si avvicinino alla media del Regno Unito. Nelle regioni interessate dalla misura i costi unitari - e pertanto i prezzi alla pompa - più elevati sono dovuti a maggiori costi di distribuzione e di trasporto e a minori economie di scala.

Si può concludere che l'intenzione di applicare un'aliquota di accisa ridotta sui carburanti per motori per tener conto della peculiare situazione socio-economica delle zone interessate dalla misura si basa su considerazioni politiche specifiche, in particolare afferenti alla politica sociale e regionale.

Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione

La misura mira a compensare in parte il maggiore costo per unità del carburante - e quindi dei prezzi alla pompa - nelle zone interessate tramite uno sgravio fiscale applicato direttamente presso il punto vendita.

La misura è limitata a quanto necessario a tal fine. Nella fattispecie, lo sgravio è circoscritto al quantitativo (relativamente modesto) di carburante venduto nelle zone, considerato che il volume complessivo usato nelle zone in questione è inferiore a 50 milioni di litri l'anno, che rappresentano lo 0,1% del consumo totale di carburante nel Regno Unito.

La Commissione osserva che l'aliquota di accisa sarà ridotta di 50 GBP (64,3 EUR) per 1 000 litri di prodotto. Nelle zone elencate il prezzo del carburante è superiore di circa 100 GBP (circa 128,5 EUR) rispetto alla media nel resto del Regno Unito. Nell'ultimo trimestre del 2012 i prezzi in questi centri erano superiori al prezzo minimo sulle isole che applicavano un'esenzione fiscale sulla base della decisione di esecuzione 2011/776/UE del Consiglio. Le caratteristiche di prezzo di questi centri sono simili a quelle delle isole in cui si applica la riduzione fiscale. Una riduzione di 50 GBP (64 EUR) verosimilmente non copre l'intero differenziale fra questi prezzi elevati e la media nazionale, ma offre alle persone una certa compensazione per i prezzi più elevati che devono sostenere.

Infine, nonostante lo sgravio, l'onere fiscale a carico del carburante consumato nelle zone geografiche in questione resterà ben al di sopra dei livelli minimi di tassazione fissati nella direttiva 2003/96/CE.

Si può quindi concludere che, se la misura in oggetto costituisce una riduzione fiscale sui combustibili fossili e in linea di principio va pertanto analizzata con spirito critico, nelle specifiche condizioni geografiche e sociali, essa può essere considerata accettabile nel più ampio contesto strategico delle politiche unionali in materia di salute, ambiente, energia e trasporti.

Inoltre, alla luce degli elementi forniti, essa risulta accettabile sotto il profilo del corretto funzionamento del mercato interno e della necessità di garantire una concorrenza leale. In particolare, in considerazione della lontananza delle zone alle quali si applica e della riduzione moderata dell'aliquota, la misura non dovrebbe attirare consumatori da altre parti del paese e non avrebbe pertanto alcun impatto sul consumo di carburante.

Periodo di applicazione della misura e sviluppo del quadro fiscale dell'UE in materia di tassazione dell'energia

La Commissione suggerisce di fissare il periodo di applicazione al massimo consentito dalla direttiva 2003/96/CE, ossia a sei anni. Tale periodo appare appropriato per consentire alle autorità britanniche di raccogliere informazioni per valutare i risultati della misura e garantire alle imprese e ai consumatori che beneficiano della misura un grado sufficiente di prevedibilità.

Norme in materia di aiuti di Stato

Anche dopo l'applicazione della riduzione prevista dalle autorità del Regno Unito, nelle regioni interessate le aliquote di accisa su benzina senza piombo e gasolio continueranno a rispettare il livello minimo di tassazione previsto all'articolo 7 della direttiva 2003/96/CE. A condizione che la misura rispetti quando disposto all'articolo 44 del regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (UE) n. 651/2014⁷), essa è di conseguenza esente dall'obbligo di notifica preventiva.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dal Regno Unito e concerne solo questo Stato membro.

Ricorso al parere di esperti

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

Valutazione d'impatto

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Principio di sussidiarietà

Il settore della tassazione indiretta di cui all'articolo 113 del TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

L'esercizio delle competenze degli Stati membri in tale settore è tuttavia rigorosamente determinato e limitato dal diritto UE vigente. A norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, soltanto il Consiglio è abilitato ad autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono sostituirsi al Consiglio.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

Tuttavia la presente proposta, in quanto proposta non legislativa, non è subordinata al meccanismo di riesame del protocollo n. 2 del TFUE, applicabile ai soli progetti di atti legislativi.

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non eccede quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo in questione (cfr. *supra* le considerazioni concernenti gli aspetti relativi al mercato interno e alla concorrenza leale).

Scelta dello strumento

Strumento proposto: decisione di esecuzione del Consiglio.

L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

⁷ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La misura non comporta alcun onere finanziario o amministrativo per l'Unione europea. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli di tassazione differenziati su taluni carburanti per motori in determinate zone geografiche in conformità alla direttiva 2003/96/CE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità¹, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera datata 2 febbraio 2014 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'accisa ridotta sul gasolio e sulla benzina senza piombo, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, nelle seguenti zone, se del caso contrassegnate da un codice postale: IV54 (Strathcarron, Highland - Scotland), IV26 (Ullapool, Highland - Scotland), IV27 (Lairg, Highland - Scotland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Scotland), KW12 (Halkirk, Highland - Scotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Scotland), PH36 (Acharacle, Highland - Scotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Scotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute - Scotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Scotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Scotland), IV21 (Gairloch, Highland - Scotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Scotland), la zona che rientra nella città postale di Hawes (North Yorkshire - England). In data 3 giugno e 17 settembre 2014 il Regno Unito ha trasmesso ulteriori informazioni e chiarimenti.
- (2) Nelle suddette zone, il prezzo del gasolio e della benzina senza piombo, più elevato del prezzo medio praticato nel resto del territorio del Regno Unito, mette i consumatori locali di carburante in condizioni di svantaggio. La differenza di prezzo è dovuta a costi unitari aggiuntivi imputabili alla posizione geografica delle zone, allo scarso numero di abitanti e alla fornitura di volumi di carburante relativamente poco importanti.
- (3) Le aliquote di imposizione ridotte saranno superiori ai livelli minimi di cui all'articolo 7 della direttiva 2003/96/CE.
- (4) Tenuto conto della natura specifica delle zone alle quali si applica e della moderata riduzione dell'aliquota, che allevia solo in parte i costi più elevati sostenuti nelle zone geografiche in questione, la misura non darà luogo a movimenti specificamente collegati alla fornitura di carburante.

¹ GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

- (5) Di conseguenza, la misura è accettabile sotto il profilo del corretto funzionamento del mercato interno e della necessità di garantire una concorrenza leale ed è compatibile con le politiche dell'Unione europea in materia di sanità, di ambiente, di energia e di trasporti.
- (6) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Per garantire alle imprese e ai consumatori interessati un grado sufficiente di prevedibilità, l'autorizzazione dovrebbe essere concessa per un periodo di sei anni. Tuttavia, per non pregiudicare i futuri sviluppi generali del quadro giuridico esistente, è opportuno disporre che, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 del trattato, adotti un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui l'autorizzazione concessa con la presente decisione non sarebbe compatibile, la presente decisione dovrebbe cessare di produrre effetti alla data di entrata in vigore del sistema modificato.
- (7) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1 Il Regno Unito è autorizzato ad applicare livelli ridotti di tassazione sulla benzina senza piombo e sul gasolio venduti come carburanti per motori destinati ai veicoli stradali nelle seguenti 17 zone, se del caso definite da un codice postale: IV54 (Strathcarron, Highland - Scotland), IV26 (Ullapool, Highland - Scotland), IV27 (Lairg, Highland - Scotland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Scotland), KW12 (Halkirk, Highland - Scotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Scotland), PH36 (Acharacle, Highland - Scotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Scotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute - Scotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Scotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Scotland), IV21 (Gairloch, Highland - Scotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Scotland), la zona che rientra nella città postale di Hawes (North Yorkshire - England).

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

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

Articolo 2

La presente decisione si applica a decorrere dal giorno della notifica. Essa si applica a decorrere dal 1° febbraio 2015 e cessa di produrre effetti il 31 gennaio 2021.

Tuttavia, qualora il Consiglio, deliberando ai sensi dell'articolo 113 del trattato, adotti un sistema generale modificato di tassazione dei prodotti energetici con cui la presente autorizzazione non sarebbe compatibile, la presente decisione cesserà di produrre effetti alla data di entrata in vigore del sistema modificato.

Articolo 3

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*