

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2010. C. 4621 Governo, approvato dal Senato.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2011. C. 4622 Governo, approvato dal Senato.	
Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2011 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) <i>(Seguito dell'esame congiunto, e rinvio)</i>	195
Regolamentazione del mercato dei materiali gemmologici. Testo unificato C. 225 Mazzocchi e C. 2274 Mattesini (Parere alla X Commissione) <i>(Esame e rinvio)</i>	197
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009. C. 4564 Governo (Parere alla III Commissione) <i>(Esame e rinvio)</i>	198
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010. C. 4565 Governo (Parere alla III Commissione) <i>(Esame e rinvio)</i>	201
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Giappone di mutua assistenza amministrativa e cooperazione in materia doganale, fatto a Roma il 15 dicembre 2009. C. 4592 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) <i>(Esame e rinvio)</i>	204

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Libro verde sul futuro dell'IVA: Verso un sistema dell'IVA più semplice, solido ed efficiente. COM(2010)695 def. (Parere alla VI Commissione) <i>(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio)</i>	206
ALLEGATO (Proposta di parere formulata dal relatore)	208

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 28 settembre 2011. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 15.05.

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2010.
C. 4621 Governo, approvato dal Senato.

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2011.
C. 4622 Governo, approvato dal Senato.

Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2011 (limitatamente alle parti di competenza).
(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 27 settembre 2011.

Mario PESCANTE, *presidente*, avverte che non sono stati presentati emendamenti al disegno di legge per l'assestamento del bilancio dello Stato per il 2011.

Sandro GOZI (PD) evidenzia come il relatore, on. Gottardo, abbia insistito, nella relazione svolta nella seduta di ieri, sui dati positivi relativi ai flussi finanziari tra Italia e Unione europea, dai quali si ricava come i contributi dell'Unione accreditati all'Italia siano aumentati nel 2010. Egli ha altresì sottolineato come il conto consuntivo del Dipartimento delle politiche comunitarie abbia dimostrato una capacità di quella amministrazione di potenziare alcuni servizi importanti, come l'informazione sulle attività dell'Unione europea e la formazione dei funzionari pubblici.

Osserva tuttavia che dei dati riguardanti i flussi finanziari deve essere data un'interpretazione complessiva. Occorre infatti tenere conto anche dei saldi che risultano negativi e che appaiono il risultato di debolezze politiche, che ha già avuto modo di rilevare nel corso dei lavori della XIV Commissione e che stanno emergendo anche dall'esame, in corso presso le Commissioni riunite V e XIV, del quadro finanziario dell'Unione europea 2014-2020, con particolare riferimento alla questione della sottoutilizzazione delle risorse disponibili da parte dell'Italia.

Se, infatti si osservano i dati riguardanti, ad esempio, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) ci si accorge che nel 2010 vi è stato un sensibile aumento degli accrediti rispetto all'anno 2009. È però necessario valutare se e come queste risorse sono state effettivamente utilizzate, tenuto conto dei dati assai sconcertanti in materia di utilizzo effettivo delle risorse. Un ulteriore ambito meritevole di approfondimento è quello relativo al Fondo sociale europeo, dove nel 2010 si è registrato, rispetto all'anno precedente, un

sensibile decremento degli introiti, pari a circa il 70 per cento. Si tratta di un dato sorprendente, sul quale auspica vi possa essere un chiarimento da parte del relatore e del Ministro per le politiche europee, tenuto conto della fase di elevata crisi sociale che il Paese sta attraversando e dei crescenti tassi di disoccupazione. Occorre cioè chiarire se queste cifre possono essere ricondotte a motivazioni di natura meramente contabile o scontino invece debolezze di programmazione.

Una chiave di lettura di queste cifre può senz'altro essere offerta dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato: alla data del 31 dicembre 2010, il rapporto tra risorse impegnate e risorse disponibili dei programmi FESR risultava essere del 10,9 per cento per il Molise, del 9,4 per cento per la Campania e del 10,6 per la Sicilia, mentre la media nazionale era pari al 21,6 per cento. Si tratta di stime sulle quali auspica una valutazione da parte del relatore.

Esprime, in conclusione, una valutazione negativa sui provvedimenti in esame, che confermano un metodo di intervento sulla spesa pubblica che procede per tagli lineari e non opera alcuna verifica della spesa categoria per categoria, come invece il sistema della *spending review* – pure richiamato dal relatore – suggerirebbe di fare.

Un'analisi puntuale e approfondita della spesa sarebbe, tra l'altro, particolarmente utile anche ai fini di un adeguato potenziamento del Dipartimento delle politiche europee, che dovrebbe assumere il ruolo di un vero e proprio ministero per l'Europa, con funzioni di effettivo coordinamento, e che invece appare ancora sottofinanziato e sottovalutato.

Segnala infine che i dati riguardanti le politiche comunitarie sono esposti nel conto consuntivo del Ministero dell'economia e delle finanze, e più precisamente nella Missione 3 – *L'Italia nell'Europa e nel mondo*, che comprende sia il Programma 3.1 – Partecipazione italiana alle politiche di bilancio in ambito UE che il Programma 3.2 – Politica economica e finanziaria in ambito internazionale. An-

che da questa classificazione emerge l'arretratezza culturale, prima ancora che contabile, del Paese, che accomuna in un'unica voce politiche in ambito europeo e politiche internazionali.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Regolamentazione del mercato dei materiali gemmologici.

Testo unificato C. 225 Mazzocchi e C. 2274 Mattesini.

(Parere alla X Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Marco MAGGIONI (LNP), *relatore*, rileva che il testo unificato delle proposte di legge A.C. 225 (Mazzocchi) e A.C. 2274 (Mattesini e altri) è volto all'introduzione di una regolamentazione del settore commerciale dei materiali gemmologici, a garanzia sia degli operatori che dei consumatori.

L'articolo 1 definisce l'ambito di applicazione, in cui rientrano i seguenti materiali utilizzati nella produzione di gioielli, di monili e di oggettistica in genere: minerali di origine naturale; minerali sintetici; prodotti artificiali; perle naturali e altri materiali organici di origine animale o vegetale, tradizionalmente utilizzati in gioielleria; perle coltivate o altrimenti denominate; imitazioni di perle.

L'articolo 2 reca le definizioni di: materiale gemmologico; materiale gemmologico naturale, trattato, sintetico, artificiale, composito, agglomerato; vetro artificiale; perla naturale; perla coltivata o di coltura, con o senza nucleo; imitazione di perla o perla imitazione.

Gli articoli da 3 a 6 riguardano l'obbligo di applicare le relative denominazioni a tali materiali, utilizzando una nomenclatura individuata rinviando alla norma UNI EN 10245 (norma tecnica

riguardante la nomenclatura dei materiali gemmologici). Per la denominazione dei materiali gemmologici è vietato l'uso dei termini « semiprezioso » e « fino ». Specifiche denominazioni sono previste per le perle naturali e coltivate (o di coltura). La denominazione dei materiali gemmologici trattati deve essere completata dall'indicazione del trattamento subito. Se i trattamenti cui sono state sottoposte le gemme non sono stabili nel tempo, se ne deve dare informazione mediante una nota informativa da mettere a disposizione e consegnare all'acquirente.

L'articolo 7 prevede il divieto all'importazione, alla detenzione a scopo di vendita, alla vendita o alla distribuzione a titolo gratuito di materiali e di prodotti gemmologici la cui denominazione risulti diversa da quella prevista dal testo unificato in esame. L'articolo 8 estende l'applicazione di tali prescrizioni sulle denominazioni ai casi in cui i prodotti siano proposti al consumatore in vendite all'incanto, anche se derivanti da operazioni di credito su pegno, da antiquari o mediante una tecnica di comunicazione a distanza.

L'articolo 8-bis prevede che il Ministero dello sviluppo economico curi la realizzazione di campagne di comunicazione pubbliche, con cadenza almeno annuale, dirette a promuovere nei consumatori la conoscenza delle problematiche connesse alla qualità delle gemme.

Con l'articolo 9, si passa a considerare le norme in materia di responsabilità degli operatori e di tutela dei consumatori. Il testo unificato prevede che il venditore rilasci, su richiesta dell'acquirente, una dichiarazione in cui sono descritti i materiali gemmologici venduti (siano essi sfusi o montati). Tale dichiarazione diviene obbligatoria in caso di vendite a distanza o al di fuori dei locali commerciali. I contenuti della dichiarazione saranno stabiliti dalle norme attuative. La dichiarazione deve contenere sempre l'indicazione del paese dal quale è originata l'ultima importazione in Italia.

L'articolo 10 dispone che, in caso di controversie sul contenuto di tale dichiarazione, la risoluzione delle stesse è demandata a un collegio arbitrale istituito presso la camera di commercio nella cui circoscrizione ha sede l'acquirente.

Con gli articoli 11 e 12, le misure di tutela degli acquirenti risultano rafforzate dalla possibilità, qualora si rendesse necessario accertare la correttezza delle dichiarazioni (non solamente quella di cui sopra rilasciata dal venditore, ma anche quelle contenute nei documenti commerciali o pubblicitari, nelle proposte di contratto o di vendita a distanza, nelle eventuali etichette o cartellini che accompagnano il prodotto), di autorizzare i laboratori abilitati, iscritti in un apposito elenco tenuto dalle camere di commercio, ad effettuare un'analisi dei materiali gemmologici e rilasciare le relative certificazioni.

L'articolo 13 reca disposizioni sanzionatorie. Salvo che il fatto costituisca reato, per le violazioni della disciplina prevista si applica la sanzione amministrativa pecuniaria: da 1.000 a 10.000 euro per chiunque effettui l'analisi dei materiali gemmologici e rilasci le certificazioni senza essere iscritto nell'apposito elenco; da 200 a 2.000 euro per chiunque detenga per la vendita o ponga in commercio, anche a distanza, materiali accompagnati da documenti riportanti indicazioni diverse da quelle richieste dalla legge ovvero indicazioni che con queste possono essere confuse (le sanzioni sono moltiplicate per 10 nel caso di vendite a distanza o fuori dei locali commerciali); da 200 a 2.000 euro per il venditore che rifiuti di rilasciare la prescritta dichiarazione (le sanzioni sono moltiplicate per 10 nel caso di vendite a distanza o fuori dei locali commerciali).

Secondo l'articolo 14, i materiali gemmologici, sfusi o montati, legalmente prodotti o commercializzati in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo possono essere liberamente immessi sul mercato nazionale a condizione che sia garantito un

grado di tutela e di informazione del consumatore equivalente a quello previsto dalla presente legge.

Gaetano PORCINO (IdV) osserva, con riferimento all'articolo 13, che appaiono irrisorie, nella soglia minima di 200 euro, le sanzioni ivi previste per chiunque detenga per la vendita o ponga in commercio materiali accompagnati da documenti riportanti indicazioni diverse da quelle richieste dalla legge, che rischiano di non avere alcun effetto deterrente. Invita pertanto il relatore a valutare la questione.

Marco MAGGIONI (LNP), *relatore*, aveva già avuto modo di rilevare l'esiguità della sanzione richiamata dal collega Porcino, e terrà conto di tale indicazione nella proposta di parere che si riserva di formulare in una prossima seduta.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra il Canada e la Comunità europea e i suoi Stati membri, con Allegati, fatto a Bruxelles il 17 dicembre 2009.

C. 4564 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, ricorda che l'Accordo sul trasporto aereo tra la Comunità europea e il Canada, concluso il 17 dicembre 2009, costituisce un significativo superamento della precedente – e tuttora vigente – dimensione bilaterale nel campo degli accordi sui servizi aerei. Esso si pone nel solco dell'analogo accordo stipulato con Gli Stati Uniti nel 2007, resosi necessario a seguito dei pronunciamenti della Corte di giustizia delle Comunità europee che, nel 2002, giudicò incompatibili con il diritto comu-

nitario alcune clausole contenute negli accordi aerei bilaterali tra alcuni Stati membri e gli USA.

Al pari dell'Accordo con gli Stati Uniti, oltre ad aprire i rispettivi mercati del trasporto aereo (eliminando le disposizioni che ancora limitano i diritti delle compagnie aeree delle due parti di operare tra destinazioni dell'UE e del Canada), l'Accordo prevede l'allineamento delle relazioni tra il Canada e i vari Stati membri della CE nel settore aereo ad alcuni elementi di base della legislazione comunitaria, come la sicurezza dei voli, la tutela della concorrenza, la gestione del traffico aereo, la tutela dei consumatori e dell'ambiente.

Considerata la durata delle procedure di ratifica necessarie per il perfezionamento degli Accordi cd. « misti », è prassi che la Comunità europea concluda contestualmente i cosiddetti Accordi interlocutori (o interinali), che contengono le disposizioni commerciali e dai quali vengono scorporate le parti politiche che comportano le ratifiche da parte dei singoli Stati membri nonché il parere conforme del Parlamento europeo. Nel caso dell'Accordo in esame, tuttavia, invece di un separato accordo interinale, l'articolo 23 ne ha previsto l'applicazione in via provvisoria a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota diplomatica di notifica di espletamento delle procedure necessarie per l'applicazione provvisoria.

Passando propriamente al contenuto dell'Accordo in esame, esso si compone di un preambolo, 26 articoli e tre allegati.

Già nelle premesse sono contenuti i punti principali che hanno ispirato la stipula dell'Accordo, il cui articolo 1 procede a una serie di definizioni, tra le quali quella di « convenzione » — che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944.

L'articolo 2, che concerne i diritti di traffico, definisce i diritti di sorvolo e di scalo tecnico nonché altri diritti di traffico previsti nell'Accordo e nell'Allegato 1 recante Programmazione delle Rotte.

In base all'articolo 3 le parti riconoscono come designazione le licenze rilasciate dall'altra parte; le autorità competenti di una Parte contraente rilasciano celermente al vettore aereo dell'altra Parte contraente che ne abbia fatto richiesta le autorizzazioni previste, subordinatamente a una serie di condizioni. In base al successivo articolo 16, sono prorogate le designazioni e le autorizzazioni rilasciate dal Canada o da uno stato membro dell'UE in base ad un accordo sul trasporto aereo che verrà sostituito da quello in esame. L'articolo 3 disciplina altresì i casi di revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni di esercizio.

In materia di investimenti, le Parti consentono ai propri cittadini di detenere la piena proprietà delle proprie compagnie aeree (articolo 4); la disposizione si integra con quelle dell'Allegato 2 contenente Disposizioni relative alla disponibilità dei diritti.

L'articolo 5 definisce il regime di applicabilità della legislazione delle rispettive parti contraenti in materia di dogana, immigrazione, passaporti e sanità.

In base all'articolo 6, concernente specificamente la sicurezza dell'aviazione civile, le Parti si impegnano a riconoscere gli attestati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciate dalle competenti autorità dell'altra Parte, purché soddisfino almeno i requisiti minimi previsti dalla Convenzione di Chicago del 1944. La cooperazione in materia di sicurezza sarà informata all'Accordo in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra il Canada e la Comunità europea, fatto a Praga il 6 maggio 2009.

Sono previste procedure di consultazione tra le Parti in relazione a problemi relativi alla sicurezza dei servizi aerei, e comunque la possibilità di revoca dei permessi in difetto dei requisiti.

L'articolo 7 disciplina invece la cooperazione in materia di sicurezza intesa come protezione contro atti di interferenza illecita a bordo degli aerei (sequestro di aeromobili e atti e simili). Sono previste consultazioni qualora una delle

parti ritenga che l'altra non abbia rispettato le condizioni della cooperazione.

L'articolo 8 disciplina la materia delle esenzioni fiscali e daziarie su carburanti, lubrificanti, materiali di consumo, provviste di bordo, pezzi di ricambio, che siano necessari per la effettiva operatività dei servizi aerei: si tratta di previsioni largamente utilizzate, su base di reciprocità, nei trattati internazionali.

In base all'articolo 9, le Parti si comunicano vicendevolmente le statistiche relative all'attività dei propri vettori nei trasporti internazionali sulla base delle normative nazionali.

L'articolo 10, in materia di tutela dei consumatori, impegna le parti ad adottare misure non discriminatorie riguardanti, tra l'altro, rimborsi o compensazioni.

L'articolo 11 prevede che le Parti garantiscano l'accessibilità degli aeroporti e delle altre infrastrutture collegate alla navigazione aerea su base non discriminatoria.

L'articolo 12 vieta a una Parte di imporre ai vettori dell'altra Parte oneri d'uso superiori a quelli imposti ad altri vettori aerei impegnati in analoghi servizi internazionali.

L'articolo 13, che disciplina il contesto commerciale, sulla base di eque e pari opportunità specifica il diritto dei vettori aerei di ciascuna delle Parti di provvedere in proprio alla vendita di servizi di trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte, ovvero tramite propri intermediari e prevede la libertà di fissazione delle tariffe per i servizi di trasporto aereo.

In materia di concorrenza (articolo 14) le Parti enunciano alcuni obiettivi di cooperazione per la creazione di un ambiente equo per la fornitura dei servizi aerei.

L'articolo 17 istituisce un comitato misto per la gestione e attuazione dell'Accordo, le cui deliberazioni avverranno per consensus. Il comitato si riunisce almeno una volta l'anno, ma ciascuna delle Parti può chiedere una riunione del medesimo per risolvere questioni di interpretazione o di applicazione dell'Accordo. Altre funzioni del comitato misto sono precisate nel successivo articolo 20.

Gli articoli 18 e 19 definiscono l'impegno delle Parti nei campi, rispettivamente, della protezione dell'ambiente — ove si osserveranno le norme ambientali applicabili all'aviazione come stabilite dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) — e dell'impatto dell'accordo sulle condizioni lavorative e sull'occupazione.

L'articolo 21 è invece dedicato alla risoluzione delle controversie relative alla interpretazione o applicazione dell'accordo; queste andranno in primis sottoposte al comitato misto: in mancanza di una decisione risolutiva della controversia si ricorrerà dapprima a persona o organismo indicati dalle parti ed, eventualmente, alla procedura arbitrale.

L'Accordo potrà essere emendato in base alle disposizioni dell'articolo 22.

Gli articoli 23-25 contengono le clausole finali. L'Accordo entrerà in vigore un mese dopo la data dell'ultima notifica che conferma l'avvenuto espletamento delle necessarie procedure; tuttavia, come accennato, è prevista una sua applicazione provvisoria. È possibile la denuncia dell'Accordo mediante comunicazione scritta per i canali diplomatici all'altra Parte contraente, e simultaneamente all'ICAO e al segretariato delle Nazioni Unite, che sono i depositari dell'Accordo in esame.

L'articolo 26 riguarda il rapporto dell'Accordo in esame con gli Accordi bilaterali nella stessa materia in vigore tra Stati membri della CE e Canada, e dispone che il presente Accordo, all'inizio dell'applicazione e all'entrata in vigore definitiva rispettivamente sospenda e sostituisca quelli bilaterali tra Stati membri della CE e Canada, riportati nell'Allegato 3. Inoltre, nessuna disposizione dell'Accordo in esame osta all'attuazione di future decisioni formulate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, né tantomeno alla partecipazione futura delle Parti ad accordi multilaterali nella materia del servizio aereo: in tal caso, tuttavia, le Parti interessate consultano il comitato misto in vista di eventuali necessari adattamenti dell'Accordo in esame.

Come accennato, dell'Accordo fanno parte integrante tre allegati relativi, rispettivamente, alla Programmazione delle rotte, alle Disposizioni relative alla disponibilità dei diritti e agli Accordi bilaterali tra il Canada e gli Stati membri della CE.

Quanto al disegno di legge di ratifica, questo si compone di tre articoli, con le consuete clausole di autorizzazione alla ratifica e di esecuzione dell'Accordo. L'articolo 3 prevede che la legge di autorizzazione alla ratifica entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La relazione illustrativa del disegno di legge afferma non esservi oneri per il bilancio dello Stato relativi all'attuazione dell'Accordo in esame in quanto alle spese di missione per la partecipazione alle riunioni del comitato misto (articolo 17 dell'Accordo) farà fronte l'ENAC (mentre per i partecipanti provenienti dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'UE a Bruxelles non si configurano, come è evidente, spese di missione). Gli altri oneri, meramente eventuali, come precisato dalla relazione illustrativa, sono riconducibili al ricorso al collegio arbitrale (articolo 21); in questo caso sarà il bilancio dell'Unione europea ad esserne gravato.

Il disegno di legge di ratifica è accompagnato da un'Analisi tecnico-normativa e da una dichiarazione di esclusione dall'Analisi di impatto della regolamentazione dove viene precisato che il ddl in esame non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei ddl di ratifica di trattati internazionali che non comportano spese o istituzioni di nuovi uffici.

L'ATN, tra l'altro, chiarisce che, una volta entrato in vigore, l'Accordo in esame sostituirà alcune disposizioni dei precedenti accordi tra Italia e Canada in materia di servizi aerei, che rimarranno in vigore solo per le parti da esso non trattate.

Infine, l'ATN rileva come le autorità aeronautiche di Italia e Canada applichino de facto un Accordo siglato tra i due paesi nel 2002, che aggiornava il precedente e obsoleto accordo del 1962. L'accordo del

2002 non è mai entrato in vigore, essendo stato sospeso nelle more delle ricordate sentenze *open sky* della Corte di Giustizia delle Comunità europee del novembre 2002.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e la Georgia, dall'altro, con Allegati, fatto a Bruxelles il 2 dicembre 2010.

C. 4565 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio)

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, sottolinea che l'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e la Georgia, concluso il 2 dicembre 2010, risponde all'esigenza di liberalizzare l'accesso al mercato, di creare nuove opportunità di investimento per gli Stati membri e di garantire pari diritti e opportunità ai vettori aerei sia dell'Unione europea sia georgiani. L'entrata in vigore dell'Accordo, destinato a sostituire gli accordi bilaterali esistenti e attualmente in vigore tra gli Stati membri dell'Unione europea e la Georgia, contribuirà ad agevolare, come si sottolinea nella relazione illustrativa che accompagna il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, i necessari processi di fusione e di consolidamento di soggetti imprenditoriali dell'Unione in grado di confrontarsi con le dinamiche di mercato mondiali.

La finalità dell'Accordo è rappresentata dall'istituzione di uno spazio aereo liberalizzato tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Georgia, nel cui ambito i vettori di entrambe le Parti potranno stabilirsi senza restrizioni, fornire liberamente i loro servizi sulla base dei principi commerciali, competere su base equa e

paritaria nonché essere soggetti a condizioni regolamentari equivalenti e armonizzate.

Con riferimento al contenuto, l'Accordo si compone di 29 articoli e quattro Allegati.

L'articolo 1 reca le definizioni tra le quali spiccano quelle di « licenze di esercizio », quella di « convenzione » — che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 —, nonché la precisa delimitazione dei concetti di sovvenzione, prezzo, onere di uso e, infine, della SESAR (attuazione tecnica del Cielo unico europeo).

L'articolo 2, che concerne i diritti di traffico, definisce i diritti di sorvolo e di scalo tecnico nonché altri diritti di traffico previsti nell'Accordo e necessari alla concreta operatività e all'esercizio delle rotte.

Con l'articolo 3 vengono indicati i requisiti che ciascun vettore aereo di una delle Parti contraenti deve soddisfare, una volta inoltrata la domanda alle competenti autorità dell'altra Parte, per la concessione delle opportune autorizzazioni di esercizio.

Ai sensi dell'articolo 4 le autorità competenti della Parte che ha ricevuto la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo dell'altra Parte, riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della seconda Parte contraente in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti.

Con l'articolo 5 vengono definiti i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio, o sospendere o limitare in un altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra Parte.

Le misure circa la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Georgia da parte di uno Stato membro dell'Unione europea o dei suoi cittadini, o di un

vettore aereo dell'Unione europea da parte della Georgia o dei suoi cittadini sono indicate dall'articolo 6.

Con l'articolo 7 viene definito il regime di applicabilità delle leggi, regolamenti e direttive amministrative delle rispettive Parti contraenti in materia di dogana, immigrazione, passaporti e sanità.

L'articolo 8 procede alla definizione degli obiettivi e le condizioni di concorrenza per la fornitura dei servizi aerei delle due Parti contraenti.

I diritti di ciascuna Parte contraente in riferimento alle opportunità commerciali dei rappresentanti dei vettori aerei sono indicati dall'articolo 9.

L'articolo 10 disciplina il regime e i casi di esenzioni doganali e fiscali relativamente al carburante, provviste di bordo, pezzi di ricambio e lubrificanti necessari per garantire l'operatività dei servizi svolti dai vettori designati dalle Parti contraenti.

La disciplina degli oneri di uso che le autorità o gli enti competenti di ciascuna Parte contraente impongono, eventualmente, per la riscossione ai vettori aerei dell'altra Parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea, è dettata dall'articolo 11.

Ai sensi dell'articolo 12 le Parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera ed equa concorrenza.

L'articolo 13 stabilisce che le Parti si scambino dati statistici richiesti dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili utili per l'esame dell'andamento dei servizi aerei.

L'articolo 14, che dispone in tema di sicurezza aerea, definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nel dettaglio nell'Allegato III (Norme applicabili all'aviazione civile), parte C, dell'Accordo.

Con l'articolo 15 (Protezione della navigazione aerea) si indicano le condizioni

con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nell'Allegato III, parte D, dell'Accordo. L'articolo in commento è particolarmente importante, in quanto esso si riferisce all'eventualità di sequestro o atti terroristici nei confronti di aeromobili appartenenti al sistema integrato di navigazione aerea dell'Unione europea. In particolare, vengono enumerate una serie di Convenzioni internazionali in materia, che le Parti contraenti dell'Accordo in esame devono applicare nella misura in cui vi partecipino. È inoltre previsto che vengano adottate le misure più efficaci atte alla protezione di aeromobili nei confronti di attentati dinamitardi a bordo, con il controllo preventivo di tutti i passeggeri e relativi bagagli.

Ai sensi dell'articolo 16 le Parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo, al fine di estendere il « cielo unico europeo » alla Georgia e di rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle norme che disciplinano il traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare la capacità, di ridurre al minimo i ritardi e di migliorare l'efficienza ambientale.

Le Parti riconoscono conformandosi agli standard individuati nell'Allegato III, parte E, dell'Accordo l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e di attuazione della politica dell'aviazione e riconoscono la necessità di adottare misure efficaci a livello mondiale, nazionale e locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente (articolo 17).

Le Parti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi per il trasporto aereo di cui all'allegato III, parte G (tutela dei consumatori) dell'Accordo (articolo 18). Medesimo impegno è assicurato dalle Parti in tema di sistemi informatici di prenotazione (allegato III, parte H, dell'Accordo) (articolo 19) e aspetti sociali (allegato III, parte F, dell'Accordo) (articolo 20).

Ai sensi dell'articolo 21 le Parti adottano tutte le misure, di carattere generale

o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dall'Accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi dell'Accordo.

L'articolo 22 dispone l'istituzione di un Comitato misto, composto da rappresentanti delle Parti, responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione dell'Accordo.

Le eventuali controversie in materia di interpretazione o di applicazione dell'Accordo saranno risolte in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di Comitato misto e, in caso di mancata risoluzione in tale sede di comitato misto, attraverso una procedura di arbitrato definita dall'articolo 23.

A norma dell'articolo 24 le Parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica – incluse misure di salvaguardia in caso di inottemperanza a obblighi previsti dall'Accordo riscontrata a carico di una delle Parti di esso –, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma dell'Accordo, assicurando la realizzazione degli obiettivi da esso fissati.

L'articolo 25, che detta disposizioni in materia di relazioni con altri accordi, stabilisce, in particolare, che le disposizioni dell'Accordo in esame prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Georgia e gli Stati membri dell'Unione europea.

Con l'articolo 26 viene definita la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo.

Ai sensi dell'articolo 27 ciascuna Parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, tramite i canali diplomatici, all'altra Parte di denuncia dell'Accordo. Tale preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e al Segretariato dell'ONU.

L'articolo 28 dispone la registrazione dell'Accordo e di tutte le modifiche presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite.

L'articolo 29, infine, fissa l'entrata in vigore dell'Accordo entro un mese dopo la data dello scambio dell'ultima nota diplomatica fra le Parti.

I quattro Allegati recano rispettivamente: servizi concordati e rotte specificate (Allegato I); disposizioni transitorie (Allegato II); norme applicabili all'aviazione civile (Allegato III); elenco degli altri Stati – segnatamente: Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera – cui si applicano le disposizioni relative ad autorizzazioni e revoche o limitazioni di cui agli articoli 3 e 5 dell'Accordo e all'Allegato I (Allegato IV).

Quanto al disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, si compone di tre articoli, con le consuete clausole di autorizzazione alla ratifica e di esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra la Comunità europea e la Georgia. L'articolo dispone che la legge di autorizzazione alla ratifica entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Corredano il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, oltre alla relazione illustrativa, una relazione tecnica e, come accennato, un'Analisi tecnico-normativa (ATN).

Nella relazione tecnica viene evidenziato che dall'Accordo non derivano nuovi o maggiori oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinviò il seguito dell'esame ad altra seduta.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Giappone di mutua assistenza amministrativa e cooperazione in materia doganale, fatto a Roma il 15 dicembre 2009.

C. 4592 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Enrico FARINONE (PD), *relatore*, ricorda che l'accordo con il Giappone sulla cooperazione e la mutua assistenza amministrativa in materia doganale, firmato il 15 dicembre 2009 a Roma, si compone di un breve Preambolo e di 19 articoli.

Nel Preambolo si fa tra l'altro riferimento al vigente Accordo di cooperazione doganale tra Comunità europea e Giappone, nonché alla necessità del rispetto degli obblighi internazionali in ordine ai traffici illeciti di stupefacenti, alla protezione internazionale dei beni culturali, al divieto di commercializzazione di specie animali o vegetali a rischio di estinzione, al controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi.

Dopo le definizioni che specificano l'esatto significato dei termini utilizzati nel testo dell'Accordo, recate dall'articolo 1, con l'articolo 2 se ne delimita il campo di applicazione e si individuano nelle Amministrazioni doganali delle due Parti contraenti le Autorità competenti per l'applicazione. I commi 4 e 5, in particolare, salvaguardano rispettivamente gli obblighi doganali dei due Paesi contenuti in accordi internazionali cui essi partecipano, e gli obblighi doganali dell'Italia quale membro dell'unione europea.

Con l'articolo 3 si prevede lo scambio di informazioni tra le Amministrazioni doganali circa la legittimità delle operazioni di importazione ed esportazione delle merci con particolare riferimento ad armamenti ed esplosivi, materiali suscettibili di impiego per la fabbricazione di ordigni nucleari, chimici o biologici, sostanze psicotrope e loro precursori, rifiuti pericolosi o tossici, beni archeologici o artistici, esemplari di flora o fauna a rischio di estinzione. Inoltre, ciascuna Amministrazione doganale si impegna ad esercitare una speciale sorveglianza e a fornire informazioni su persone, merci, mezzi di trasporto e luoghi che sono, o che si presume siano, coinvolti in violazioni alla normativa doganale. La collaborazione tra le Amministrazioni doganali si estenderà inoltre alla reciproca fornitura di informazioni sulla legislazione e sulle procedure doganali nazionali, nonché sulle

tecniche di applicazione di tale legislazione e sui metodi impiegati per commettere infrazioni doganali. È infine previsto lo scambio di informazioni sulle transazioni, in essere o progettate, che possano costituire infrazione doganale.

L'articolo 4 riguarda lo scambio di ulteriori informazioni ai fini dell'esatta percezione di diritti e tasse doganali.

L'articolo 5 prevede la possibilità che le Amministrazioni forniscano spontaneamente informazioni nei casi suscettibili di comportare un danno sostanziale per l'economia, la salute pubblica, la sicurezza e ogni altro interesse essenziale di una delle Parti contraenti.

L'articolo 6 ribadisce in sostanza quanto già previsto dall'articolo 3 sulla sorveglianza che l'Amministrazione doganale adita esercita su persone, merci, mezzi di trasporto e luoghi che sono, o che si presume siano, coinvolti in violazioni alla normativa doganale.

L'articolo 7 prevede la facoltà di ricorrere in alcuni casi a consegne controllate di merci, in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, al fine di individuare infrazioni doganali.

Nell'articolo 8 vengono descritte le procedure e le formalità da rispettare, da parte delle Amministrazioni doganali, nella formulazione delle richieste di assistenza.

L'articolo 9 prevede che i funzionari dell'Amministrazione richiedente possano raccogliere informazioni e documenti su un'infrazione doganale con l'autorizzazione dell'Amministrazione adita, ovvero assistere alle indagini da quest'ultima condotte sul proprio territorio.

L'articolo 10 disciplina l'uso e la tutela delle informazioni e dei documenti ricevuti nell'ambito dell'assistenza amministrativa prevista dall'Accordo, che non potranno essere utilizzati per altri fini se non con il preventivo consenso scritto della Parte inviante. Tuttavia è ammessa la divulgazione di notizie e documenti ricevuti nella collaborazione ai sensi dell'Accordo in esame, qualora tale divulgazione risponda a norme legislative o regolamentari del Paese che riceve dette notizie o

documenti. L'articolo 10, inoltre, condiziona lo scambio di notizie e documenti all'impegno della Parte ricevente affinché a tali notizie o documenti sia assicurato un livello di protezione analogo a quello di cui godono nel suo ordinamento informazioni o documenti della medesima natura. È infine previsto, nell'eventualità che oggetto di scambio siano dati personali, che la Parte ricevente ne garantisca un livello di protezione giuridica almeno equivalente a quello che riceverebbero nell'ordinamento della Parte inviante.

Per quanto riguarda (articolo 11) la possibilità di utilizzare in procedimenti penali le informazioni trasmesse nel quadro del presente Accordo, essa è di norma esclusa, salvo esplicita richiesta in tal senso, nel qual caso tuttavia l'intero dossier sarà inoltrato per via diplomatica o di rango equipollente nell'ordinamento della Parte richiesta.

L'articolo 12 disciplina i casi in cui l'assistenza può essere rifiutata o differita, con particolare riguardo all'eventualità in cui essa pregiudichi la sovranità, la sicurezza o altri interessi vitali della Parte richiesta, ovvero ivi comporti la violazione di leggi, regolamenti, segreti industriali, commerciali o professionali.

Nell'articolo 13 vengono indicati i casi di assistenza tecnica che le due Amministrazioni possono prestarsi reciprocamente, consistenti, ad esempio, nello scambio di funzionari, nella formazione dei medesimi e nello scambio di esperti in materie doganali.

L'articolo 14 prevede che le Amministrazioni doganali rinuncino a rivendicare il rimborso delle spese derivanti dall'applicazione dell'Accordo, ad eccezione di spese elevate o insolite, per le quali le Parti si consultano al fine di fissarne la rispettiva ripartizione.

L'articolo 15 individua l'ambito territoriale di applicazione dell'Accordo nei territori doganali delle due Parti, mentre l'articolo 17 prevede l'intesa tra le rispettive Amministrazioni doganali quale mezzo di risoluzione di eventuali controversie sull'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo.

L'articolo 18 istituisce una Commissione mista italo-nipponica che si riunirà su richiesta di una delle due Amministrazioni doganali, per seguire l'evoluzione dell'Accordo e per individuare le soluzioni agli eventuali problemi. La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia delle Dogane italiana e dal suo omologo giapponese, assistiti da esperti.

L'articolo 19, infine, contiene le consuete clausole finali: l'Accordo ha durata illimitata ma è denunciabile in qualsiasi momento con notifica per via diplomatica, che avrà effetto dopo tre mesi. Le Parti potranno anche eventualmente riunirsi per un riesame dell'Accordo, a richiesta di una di esse o quando necessario.

Quanto al disegno di legge di ratifica in esame, approvato dal Senato il 3 agosto 2011, consta di quattro articoli.

Gli articoli 1 e 2 recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo.

L'articolo 3 autorizza, per l'attuazione della legge, la spesa di 15.846 euro annui a decorrere dal 2011, disponendo che l'onere sia coperto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento per i Fondi speciali di parte corrente del bilancio 2011-2013, con parziale utilizzazione dell'accantonamento relativo al Ministero degli Affari esteri.

L'articolo 4, infine, reca la data di entrata in vigore della legge, fissata per il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La relazione tecnica che correda il disegno di legge di ratifica riferisce gli effetti finanziari derivanti dall'attuazione del provvedimento. In particolare, la relazione tecnica quantifica i seguenti oneri: 4.020 euro l'anno per spese di missione e di viaggio di due funzionari (articolo 9); 4.890 euro l'anno per spese di missione e viaggio di un funzionario italiano, nonché per le spese di soggiorno in Italia di due funzionari giapponesi (articolo 13); 6.936 euro l'anno per spese di missione e di viaggio di tre funzionari, in relazione alle riunioni della Commissione mista (articolo 18).

La relazione tecnica precisa, altresì, che le spese relative all'attuazione degli articoli 6 e 7 non comportano oneri aggiuntivi, in quanto tali funzioni vengono svolte dai funzionari di ruolo presso l'Agenzia delle dogane.

Il disegno di legge di ratifica è corredato di un'analisi tecnico-normativa (ATN) e di un'analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR).

L'Analisi tecnico-normativa evidenzia la necessità, ai sensi dell'articolo 80 Cost., dell'autorizzazione parlamentare alla ratifica dell'Accordo, giusta la previsione della partecipazione di funzionari a indagini sul territorio dell'altra Parte contraente, con conseguente modifica della potestà giudiziaria nazionale. L'ATN precisa inoltre il carattere non ultroneo dell'Accordo, visto che le materie che esso disciplina non sono già contemplate nell'Accordo di cooperazione doganale tra UE e Giappone in vigore dal 1° febbraio 2008 – si ricorda infatti che la materia doganale è competenza primaria dell'Unione europea.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 28 settembre 2011. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 15.30.

Libro verde sul futuro dell'IVA: Verso un sistema dell'IVA più semplice, solido ed efficiente.

COM(2010)695 def.

(Parere alla VI Commissione).

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 27 settembre 2011.

Nicola FORMICHELLA (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato*), che sottopone alla valutazione dei colleghi ai fini

della sua discussione in una prossima seduta.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.35.

ALLEGATO

Libro verde sul futuro dell'IVA: Verso un sistema dell'IVA più semplice, solido ed efficiente (COM(2010)695 def.).**PROPOSTA DI PARERE FORMULATA DAL RELATORE**

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

esaminato il Libro verde sul futuro dell'IVA, presentato dalla Commissione europea il 1° dicembre 2010 (COM(2010)695);

considerato che:

il coordinamento dei sistemi fiscali nazionali dovrebbe costituire, nell'attuale fase del processo di integrazione europea, un obiettivo prioritario in quando necessario per coniugare il rilancio della crescita e dell'occupazione con un risanamento equo ed efficace delle finanze pubbliche;

l'ulteriore armonizzazione dell'imposta del valore aggiunto va inserita in una più ampia strategia di convergenza delle politiche fiscali, volta a prevenire fenomeni di concorrenza dannosa che potrebbero avere effetti negativi sulla competitività complessiva dell'economia europea. Tale strategia andrebbe perseguita nell'ambito dei nuovi meccanismi di *governance* economica, a partire dal prossimo semestre europeo per il coordinamento ex ante delle politiche economiche nazionali;

è apprezzabile l'aspirazione del Libro verde sul futuro dell'IVA a operare, per la prima volta dalla sua introduzione, una riforma organica dell'intera disciplina dell'imposta, a fronte delle numerose lacune e contraddizioni del quadro normativo vigente a livello europeo e nazionale;

la disciplina IVA vigente a livello europeo risulta in contrasto con il prin-

cipio di proporzionalità, caratterizzandosi per un'eccessiva e crescente complessità degli oneri amministrativi per i soggetti passivi e non tenendo conto delle esigenze delle piccole e medie imprese;

il sistema delle aliquote, tenuto conto delle numerose esenzioni e della previsione di aliquote ridotte e super ridotte applicabili da singoli Stati membri, presenta forti elementi di incoerenza e frammentazione e può determinare distorsioni nel funzionamento del mercato interno e alterazioni della concorrenza;

le pratiche elusive e le frodi, che determinano una forte perdita del gettito dell'imposta, sembrano derivare in misura non trascurabile dalle debolezze insite nelle disposizioni vigenti, con particolare riferimento a quelle che autorizzano gli acquisti transfrontalieri di beni e servizi in esenzione IVA e dal modello di riscossione dell'imposta, che è rimasto sostanzialmente invariato dalla sua introduzione nonostante l'innovazione tecnologica;

nonostante le difficoltà illustrate nel Libro verde, appare opportuno procedere verso un sistema IVA basato sul principio del paese di origine, assicurando una forte armonizzazione delle aliquote IVA, per impedire che le differenze di aliquota influiscano sulla decisione del luogo di acquisto, e definendo un adeguato sistema di compensazione, per garantire che le entrate IVA siano attribuite allo Stato membro di consumo;

l'articolo 113 del Trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE), che costituisce la base giuridica per l'armonizzazione

dell'IVA, non specifica lo strumento giuridico da utilizzare a tale scopo. Il ricorso pressoché esclusivo a direttive, pur consentendo agli Stati membri o di tener conto in sede di recepimento delle specificità degli ordinamenti giuridici, ha determinato una mancanza di uniformità delle normative IVA nazionali;

rilevata l'esigenza che il presente parere sia trasmesso, unitamente al documento finale approvato dalla Commissione di merito, alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

provveda la Commissione di merito a segnalare nel documento finale la necessità che il Governo si adoperi nelle competenti sedi decisionali dell'UE affinché:

1) sia privilegiato il ricorso a regolamenti, anziché a direttive, per la disciplina in materia di IVA, al fine di conseguire una maggiore coerenza ed uniformità nell'applicazione dell'imposta a livello nazionale;

2) sia ridotto drasticamente il numero delle esenzioni, al fine di migliorare l'efficacia e la neutralità dell'imposta nonché di ampliarne la base imponibile, offrendo un'alternativa valida all'aumento delle aliquote IVA;

3) sia razionalizzato il sistema delle aliquote ridotte assicurando che esse siano estese, oltre che ai servizi ad alta intensità di manodopera, ai servizi prestati localmente contemplati e, più in generale, ai servizi prestati dalle piccole e medie imprese europee;

4) siano eliminate le deroghe previste a favore di singoli Stati membri in relazione all'applicazione di aliquote ridotte, esenzioni o altri aspetti specifici della disciplina IVA;

5) siano drasticamente ridotti, in coerenza con il principio di proporzionalità, gli oneri amministrativi collegati all'imposta, anche mediante la definizione a livello europeo di un elenco esaustivo di obblighi standardizzati in materia di IVA che possono essere imposti dagli Stati membri;

6) sia istituito un regime speciale IVA a favore delle PMI, basato su una soglia comune, atto a ridurre gli oneri amministrativi risultanti dall'applicazione delle normali disposizioni in materia di IVA.