

**Scheda 2 - Energia****Procedura di infrazione n. 2018/2021** – ex art. 258 del TFUE

“Non corretta trasposizione della Direttiva 2011/70/EURATOM che istituisce un quadro comunitario per la gestione responsabile e sicura del combustibile nucleare esaurito e dei rifiuti radioattivi”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dello Sviluppo economico.

**Violazione**

La Commissione europea ritiene che l'Italia abbia disatteso diversi obblighi previsti dalla Direttiva 2011/70/Euratom. A titolo di esempio: 1) l'art. 4, par. 1, prima frase, in combinazione con l'art. 4, par. 3, lettere da a) a f), prevede che ciascuno Stato UE elabori, in relazione alla gestione del combustibile esaurito e dei rifiuti radioattivi, delle “politiche nazionali” rispettose dei criteri indicati dalle succitate lettere. Al riguardo, si contesta che l'Italia, al momento attuale, non ha ancora illustrato alla Commissione tali “politiche nazionali”. Queste, per la normativa italiana di cui all'art. 8, co. 1, del D. Lgs. 45/14, dovrebbero essere espresse nel “programma nazionale” (documento, questo, che la Direttiva impone a ciascuno Stato UE di adottare). Tuttavia, poiché tale programma non le è stato ancora notificato - come lamentato nella distinta procedura di infrazione n. 2016/2027 - la Commissione ne deriva che, in Italia, dette “politiche nazionali” non sono state ancora messe a punto; 2) l'art. 4, par. 1, 2° frase, attribuisce la “responsabilità ultima”, circa la gestione del combustibile esaurito e dei rifiuti radioattivi, allo Stato UE nel cui territorio tale materiale sia stato generato: ne consegue, come dal par. 2 dello stesso articolo, che laddove dei rifiuti radioattivi o del combustibile esaurito vengano spediti, per eventuali trattamenti, in un altro Stato UE o in uno stato extraUE, “responsabile ultimo” del loro smaltimento sicuro e responsabile rimane pur sempre lo Stato UE o extraUE dal quale siano stati spediti. Diversamente, la legge italiana di cui all'art. 32, co. 4 ter del D. Lgs. n. 230/95, si limita a stabilire che l'esportazione dall'Italia o l'importazione per l'Italia, nonché il transito in territorio italiano, dei rifiuti radioattivi e del combustibile esaurito, debbano essere preventivamente autorizzati. Nessun cenno, invece, viene fatto dalle norme italiane alla persistenza della responsabilità “ultima”, circa lo smaltimento sicuro di tali materiali, in capo allo Stato UE che li ha prodotti. Ove, peraltro, le norme italiane ammettono una responsabilità di operatori italiani, la attribuiscono non allo Stato, ma solo ai “titolari di licenza” (D. Lgs 230/95), agli “operatori” (L. 1860/62) e alla Sogin S.p.A, quest'ultima con riferimento alla disattivazione degli impianti a fine vita e all'esercizio del Deposito nazionale dei rifiuti e del Parco tecnologico; 3) l'art. 5, par. 1, stabilisce che la normativa di ogni Stato UE individui le specifiche responsabilità incombenti a ciascuno degli operatori coinvolti nella filiera della gestione e dello smaltimento dei materiali in questione, pur rimanendo ferma, la responsabilità “primaria”, in capo ai “generatori” di tali materiali: per l'art. 58 bis, co. 1, del D. Lgs. 230/95, invece, tale responsabilità “primaria” si imputa al “titolare di un'autorizzazione”, che può non coincidere con il soggetto “generatore” del materiale di cui si tratta; 4) l'art. 8 impone ad ogni Stato UE, fra l'altro, di intraprendere attività di ricerca e di sviluppo per coprire le esigenze del “programma nazionale” per la gestione del combustibile esaurito e dei rifiuti radioattivi: al riguardo, l'art. 8, co. 1, lett. f) del D. Lgs 45/14 impone allo Stato italiano, effettivamente, di sviluppare dette attività di ricerca, ma senza istituire alcun nesso tra queste e le esigenze del “programma nazionale”.

**Stato della Procedura**

Il 18 maggio 2018 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari a carico dello Stato.

**Scheda 3 - Energia****Procedura di infrazione n. 2016/2027** – ex art. 258 del TFUE

"Mancata osservanza della Direttiva 2011/70/Euratom".

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dello Sviluppo economico.**Violazione**

La Commissione europea ritiene che l'Italia abbia disatteso gli obblighi di cui all'art. 15, par. 4, della Direttiva 2011/70/Euratom, concernente la gestione responsabile e sicura del combustibile nucleare esaurito e dei rifiuti radioattivi. In particolare, l'art. 5, par. 1, lett. a) della succitata Direttiva impone ad ogni Stato UE di adottare un "quadro nazionale", il quale contenga, tra l'altro, un "programma nazionale". Quest'ultimo deve definire una politica di gestione del combustibile nucleare esaurito e dei rifiuti radioattivi e, a norma dell'art. 13, par. 1, della medesima Direttiva, deve essere notificato alla Commissione. Il summenzionato art. 15, poi, stabilisce, al par. 4, che gli Stati UE dovessero notificare detto "programma nazionale", per la prima volta, entro il trascorso 23 agosto 2015. Quindi, in data 04/11/2015, la Commissione – constatando che il termine del 23 agosto era spirato senza che la Repubblica italiana avesse notificato alla Commissione stessa il primo "programma nazionale" – chiedeva alle Autorità italiane chiarimenti in ordine al calendario, da esse adottato, per l'ultimazione del programma medesimo e per la sua notifica. Al riguardo, le Autorità italiane facevano presente, con nota del 02/02/2016, di avere già concluso i lavori tecnici preliminari all'adozione del programma e di voler predisporre lo stesso, pertanto, entro la fine di detto mese di febbraio del 2016. Quindi, con comunicazione del 22/02/2016, le Autorità italiane notificavano alla Commissione il sopra menzionato "programma nazionale". In proposito, tuttavia, la Commissione ha rilevato che, dal documento inviato, non era dato comprendere se esso facesse riferimento ad una versione definitiva del suddetto "programma", ovvero ad una provvisoria. Infatti, lo stesso documento affermava, a pag. 3, secondo capoverso, seconda frase, che il "programma nazionale" – il quale, si precisava, doveva essere sottoposto a VAS (Valutazione Ambientale Strategica), compresa la consultazione pubblica e quella a livello di Governo – sarebbe stato comunicato alla Commissione. A seguito di ciò, la Commissione, con nota del 23/02/2016, chiedeva alle Autorità italiane di pronunciarsi chiaramente sullo "status" (definitivo o interlocutorio) del programma che le era stato comunicato. In data 29/06/2016, le Autorità italiane hanno risposto ai rilievi della Commissione sottolineando che il documento inviato costituiva, in effetti, il "programma nazionale" di cui ai già citati artt. 5 e 15 della Dir. 2011/70/Euratom. Tuttavia, le stesse Autorità precisavano di non aver ancora approvato il testo di tale "programma", come risultante a seguito delle "osservazioni del pubblico" e delle decisioni finali dei Ministeri dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente, le quali debbono essere rese, tutte, nell'ambito della già espletata procedura VAS. Dette Autorità, quindi, si impegnavano verso la Commissione - nel caso in cui, nell'ambito della VAS, il testo del "programma" avesse riportato delle modifiche – a trasmettere alla Commissione stessa il testo aggiornato. Aggiungevano poi che il testo trasmesso doveva ancora essere approvato dal Presidente del Consiglio, come dalla vigente normativa interna al riguardo. A seguito di tali chiarimenti, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia ancora assolto l'obbligo di comunicarle la versione definitiva del già citato "programma nazionale".

**Stato della Procedura**

Il 29 giugno 2018 la Commissione ha iscritto un ricorso nei confronti dell'Italia, ex art. 258 TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari a carico dello Stato.

## Fiscaltà e dogane

PROCEDURE INFRAZIONE FISCALITA' E DOGANE				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto finanziario	Nota
<b>Scheda 1</b> 2018/4002	Aliquota ridotta di IVA sul carburante nella Regione Lombardia	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 2</b> 2018/4000	Regime IVA applicato ai servizi accessori all'importazione di beni in franchigia	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 3</b> 2018/2054	Esenzione dei prodotti energetici (accise) utilizzati da imbarcazioni da diporto per la navigazione nelle acque UE	PM	No	Variazione di stadio (da MM a PM)
<b>Scheda 4</b> 2018/2010	Normativa italiana relativa alla determinazione del luogo di imposizione delle locazioni e dei noleggi a breve termine delle imbarcazioni da diporto	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 5</b> 2017/2114	Imposta regionale sulla benzina per autotrazione (IRBA)	MM	Sì	Nuova procedura
<b>Scheda 6</b> 2014/4075	Imposta di registro sull'acquisto della prima casa in Italia da parte di cittadini comunitari	PM	Sì	Stadio invariato
<b>Scheda 7</b> 2013/2251	Perdita di risorse proprie per mancato recupero da parte del fisco su un caso legato ad una questione di contrabbando	RC (C-304/08)	Sì	Stadio invariato
<b>Scheda 8</b> 2008/2164	Violazione della Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità – Applicazione di un'aliquota di accisa ridotta da parte della Regione Friuli – Venezia Giulia	PM (Decisione di ricorso)	Sì	Stadio invariato
<b>Scheda 9</b> 2008/2010	Non corretto recepimento della Direttiva IVA (2006/112/CE) relativamente alle esenzioni previste dall'articolo 132	MMC	No	Stadio invariato
<b>Scheda 10</b> 2003/2246	Sovrapprezzo per onere nucleare e per nuovi impianti da fonti rinnovabili e assimilate	MMC	No	Stadio invariato

**Scheda 1 - Fiscalità e dogane****Procedura di infrazione n. 2018/4002** - - ex art. 258 del TFUE

"Aliquota ridotta di IVA sul carburante nella Regione Lombardia"

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell'Economia e Finanze.**Violazione**

La legge regionale 20 dicembre 1999 n. 28, è stata adottata in attuazione dell'art. 3, comma 15, della legge 28 dicembre 1995, n. 549 (Finanziaria statale 1996) e, successivamente, in attuazione dell'art. 2-ter del DL 7 ottobre 2008, n. 154, come introdotto dalla relativa legge di conversione 4 dicembre 2008, n. 189, con la finalità di mantenere sul territorio nazionale i consumi di carburante per autotrazione da parte dei cittadini residenti nelle zone di confine con la Confederazione elvetica. Infatti, la norma nasce come misura per limitare la consolidata prassi, da parte di tali consumatori, di approvvigionarsi di carburante oltrepassando il confine per il vantaggioso prezzo ivi praticato alla pompa. Il provvedimento in questione ha consentito il recupero dell'evasione dei consumi di benzina che si è accentuata nel corso degli anni e che, nel 1998, si era attestata, per il territorio regionale compreso nella fascia dei 20 Km dal confine con la Svizzera, oltre i 114 milioni di litri. Tale provvedimento ha rappresentato e, tuttora, rappresenta un concreto e positivo esempio in cui la Regione ha dato prova di capacità progettuale ed organizzativa, con vantaggi e riflessi positivi nei confronti dei cittadini, del sistema occupazionale, delle casse della Regione e di quelle dello Stato. La citata legge regionale 20 dicembre 1999 n. 28 ha definito in termini generali i criteri e le modalità di gestione dello sconto sul prezzo delle benzine a favore esclusivo dei cittadini residenti nei Comuni distanti fino a 20 Km dal confine nazionale. I provvedimenti attuativi hanno fissato la decorrenza del beneficio a partire dal 1° luglio 2000. Quale "confine nazionale" per la determinazione della distanza dei 20 km, è stato individuato il "valico carrabile di confine più vicino al punto di intersezione del confine amministrativo comunale con la rete stradale pubblica".

Lo sconto è destinato, come già evidenziato, ai privati cittadini per consumi personali e, pertanto, non è cumulabile con l'utilizzo della "scheda carburanti" in dotazione alle aziende. A seguito della valutazione della convenienza economica e per non alterare la concorrenza, la Regione non ha ritenuto di ampliare la fascia di sconto ai Comuni distanti più di 20 km dal confine svizzero, commisurando la misura del beneficio al corrispondente prezzo praticato nel territorio elvetico nella medesima fascia chilometrica. Ai Comuni è stata delegata l'attività di gestione dei rapporti con i cittadini per quanto concerne l'abilitazione e all'accesso al beneficio, nonché l'aggiornamento della banca dati regionale e i controlli; per l'espletamento di tali attività i Comuni ricevono un contributo regionale annuo. Lo strumento utilizzato dai cittadini aventi diritto alla riduzione del prezzo della benzina alla pompa è stata la "carta sconto benzina" accompagnata da codice PIN. Con la D.G.R. n. 1509 del 30 marzo 2011, la carta sconto benzina è stata sostituita dalla Carta Regionale dei Servizi (CRS, oggi TS-CNS Tessera Sanitaria - Carta Nazionale dei servizi), ritenuta strumento più idoneo in virtù della sua diffusione e delle caratteristiche tecniche, sia in termini di sicurezza sia al fine di evitare un utilizzo fraudolento della stessa. Con la D.G.R. n. 3076 del 30 gennaio 2015, ai sensi della citata D.C.R. 431/2014, è stato introdotto il beneficio dello sconto ai rifornimenti di gasolio per autotrazione, limitatamente ai cittadini residenti nei comuni ricompresi nella fascia di sconto A (comuni distanti da 0,000 a 10,000 Km dal confine elvetico) per l'importo, pro litro, di euro 0,08. Negli anni si sono verificate fusioni tra Comuni, oggi i Comuni interessati sono 233.

A quasi circa vent'anni dall'attuazione del provvedimento gli effetti possono ritenersi positivi per il risultato socio-economico ottenuto per il territorio e per i cittadini lombardi ubicati nelle zone interessate. Va sottolineato al riguardo che il provvedimento regionale ha generato ricadute positive

sull'indotto dell'economia della zona interessata. Infatti, la misura ha evitato la chiusura di molti impianti che risentivano negativamente del "pendolarismo del pieno" verso la Svizzera. Ha contribuito inoltre a creare nuova occupazione laddove diversi impianti hanno dovuto assumere personale per far fronte alle vendite di benzina. Nell'ambito del monitoraggio dei prezzi del carburante per il controllo del differenziale, la rilevazione dei prezzi in Svizzera è effettuata, ai sensi del D.M. 25 febbraio 2009 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di norma con cadenza trimestrale, dall'Ambasciata d'Italia in Svizzera. La Regione, ai sensi del citato D.M. 25 febbraio 2009 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, entro il mese di gennaio di ciascun anno, comunica all'Agenzia delle dogane l'elenco, riferito all'anno precedente, dei punti di vendita dei carburanti a prezzo ridotto, indicando per ciascuno la relativa fascia di appartenenza ed i litri di benzina e di gasolio erogati a prezzo ridotto. Il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento delle finanze provvede a determinare la quota aggiuntiva di compartecipazione all'IVA da attribuire alla Regione in relazione all'onere finanziario sostenuto per la vendita, a prezzo ridotto, di carburante per autotrazione, entro il limite, comunque, di 20 milioni annui per Lombardia e Piemonte.

Nel merito dei contenuti della nota della Commissione Europea si ritiene necessario illustrare alcuni elementi della normativa statale e regionale che costituiscono la sostanza della misura agevolativa in questione e si discostano dalle premesse rappresentate dalla Commissione medesima a motivazione delle conclusioni finalizzate all'avvio della procedura d'infrazione. Allo scopo occorre evidenziare che le norme statali (art. 3, comma 15, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, nonché art. 2-ter del DL n. 154/2008) e regionali (l.r. n. 28/1999) oltre a definire i limiti e le modalità attuative della riduzione di prezzo alla pompa dei carburanti per autotrazione nelle zone di confine con la Svizzera, hanno individuato le modalità di finanziamento della relativa spesa. Originariamente le fonti di finanziamento erano individuate nelle corrispondenti risorse derivanti dai 9/10 dell'accisa sul maggior venduto rispetto al 1999 e, a partire dal 2009, nel limite di 20 milioni di euro, erogate a favore del bilancio regionale quale quota aggiuntiva della compartecipazione all'IVA già attribuita alle Regioni ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. 18 febbraio 2000, n. 56, (Disposizioni in materia di federalismo fiscale, a norma dell'articolo 10 della legge 13 maggio 1999, n. 133), ed oggi disciplinata dall'art. 4, del d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68 (Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario). Proprio tali fonti possono aver indotto la Commissione a ravvisare violazioni in materia della normativa comunitaria sull'IVA. In considerazione di quanto espresso non appare conferente il rilievo formulato dalla Commissione riferito alla condizione che, testualmente, "la legge Lombardia applica due aliquote IVA effettive diverse ad uno stesso prodotto. Infatti i carburanti offerti dalle stazioni di rifornimento che si trovano entro 20 km dal confine sono assolutamente identici a quelli offerti dalle stazioni che si trovano oltre 20 km dal confine." ed, inoltre, "La Commissione considera pertanto che la legge Lombardia attui un meccanismo di riduzione mediante rimborso dell'IVA poiché, per effetto dello sconto, l'aliquota IVA effettivamente applicata è inferiore a quella prevista dall'ordinamento nazionale (22%)". Infatti, a parere degli uffici regionali, la l.r. n. 28/1999, ha individuato nei beneficiari dell'iniziativa esclusivamente i cittadini residenti nel territorio ricompreso entro 20 km dal confine con la Svizzera, attribuendo ad essi uno sconto del prezzo praticato alla pompa dai gestori degli impianti di distribuzione situati nel medesimo territorio ed in misura inversamente proporzionale alla distanza dal confine (art. 1, comma 2 – in attuazione dell'art. 3, comma 17 della l. n. 549/1995, nonché dell'art. 2-ter, comma 2, del DL n. 154/2008). L'agevolazione di qua si presenta come sostegno alla riduzione della concorrenzialità del prezzo del carburante a favore dei consumatori per l'acquisto di carburante destinato all'uso personale; a nulla rileva la fonte di finanziamento come individuata dalla legge statale citata. Sia la disciplina statale sia la relativa disciplina regionale non intervengono sull'aliquota IVA né, tantomeno, prevedono che lo sconto sia riconosciuto "mediante rimborso" dell'IVA atteso che la stessa non possa essere rimborsata a favore della categoria di soggetti destinatari

dell'agevolazione in quanto dagli stessi non detraibile. L'agevolazione, infatti, si configura quale riduzione del prezzo finale praticato alla pompa a favore dei cittadini in possesso dei requisiti per beneficiare dello sconto. La modalità di riconoscimento dello sconto è mediata attraverso i gestori dei punti di vendita del carburante al momento del suo consumo. I gestori sono tenuti ad assolvere i propri obblighi fiscali versando all'erario l'intera accisa e la conseguente IVA calcolate sul costo di acquisto (non scontato) del carburante. Il gestore dell'impianto di distribuzione, infatti, è tenuto all'applicazione integrale della disciplina fiscale stabilita dal d.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504, relativamente alle accise sul consumo del medesimo carburante, nonché della disciplina IVA stabilita dal d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, relativamente alla base imponibile costituita dal coacervo del costo della materia prima nonché delle accise gravanti sulla stessa materia prima. Lo stesso gestore, infatti, espone per ciascun singolo punto di erogazione (colonnina) il prezzo pieno determinato dal costo del carburante maggiorato delle accise gravanti e della relativa IVA assolta ad aliquota ordinaria. Pertanto, lo sconto sul prezzo finale al cittadino è anticipato dai gestori dei punti di vendita della benzina e gasolio allo scopo autorizzati dalla Regione e comunque, situati nella fascia di 20 km dal confine svizzero. Il rimborso cumulativo del valore degli sconti anticipati dai gestori avviene su base settimanale.

#### **Stato della Procedura**

In data 8 novembre 2018 è stata inviata una messa in mora, ai sensi dell'art. 258 TFUE

#### **Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La questione riguarda la disciplina della concessione di sconti sui carburanti ai cittadini lombardi residenti nelle fasce di confine tra Italia e Svizzera, prevista dalla Legge regionale n. 28/99 della Regione Lombardia.

In applicazione dell'art. 2-ter del decreto-legge 154/2008, è stato emanato il decreto attuativo 25 febbraio 2009, di concerto tra il Dipartimento delle Finanze e la Ragioneria Generale. Tale decreto individua le modalità con le quali annualmente viene rimborsato alla regione Lombardia l'onere sostenuto per praticare la riduzione di prezzo alla pompa.

L'importo da riconoscere alle regioni è determinato sulla base dei litri di carburante erogati a prezzo ridotto nell'anno precedente (certificati dall'Agenzia delle Dogane) e dell'ammontare dei rimborsi erogati ai gestori degli impianti, secondo un meccanismo di acconto e saldo.

Le risorse di cui trattasi sono stanziare sul capitolo di spesa 2863 (Centro di responsabilità della Ragioneria Generale dello Stato) e sono erogate alle regioni secondo gli importi comunicati.

In particolare, il Decreto legge n. 154/2008, convertito con la legge nazionale n. 189/2008, ha attribuito "alle regioni confinanti con la Svizzera, una quota aggiuntiva di compartecipazione all'Iva determinata nella misura dell'onere finanziario relativo ai litri di carburante venduti a prezzo ridotto".

Il mero trasferimento di risorse da Stato a Regioni, a rimborso dell'onere finanziario sostenuto, non può avere alcun impatto sui capitoli delle entrate IVA considerati nel calcolo delle risorse proprie IVA.

L'introduzione di tale norma è finalizzata a limitare la consolidata prassi, da parte dei residenti nei comuni prossimi alla Svizzera, di approvvigionarsi di carburante oltrepassando il confine per il vantaggioso prezzo ivi praticato alla pompa.

È pertanto ragionevole ipotizzare che tale disposizione consentirebbe il mantenimento o l'incremento dei consumi di carburante nella fascia di confine con la Svizzera con conseguente potenziale incremento di gettito.

**Scheda 2 - Fiscalità e dogane**

**Procedura di infrazione n. 2018/4000** - ex art. 258 del TFUE

“Regime IVA applicato ai servizi accessori all’importazione di beni in franchigia”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell’Economia e Finanze.

**Violazione**

È contestata la determinazione della base imponibile ai fini IVA dei beni importati nella misura in cui il combinato disposto degli articoli 9 e 69 del DPR 633/1972 IVA (anche ad esito delle modifiche apportate con l’articolo 12 della legge europea 2014, n. 115 del 29 luglio 2015, a seguito della procedura di infrazione 2012/2088, successivamente archiviata), non appare conforme al combinato disposto degli articoli 86 e 144 della direttiva IVA, secondo l’interpretazione resa dalla Corte di Giustizia UE con sentenza del 4 ottobre 2017, C-273/16, Fedex.

**Stato della Procedura**

Il 19 luglio 2018 la Commissione europea ha inviato una messa in mora, ai sensi dell’art. 258 TFUE.

Precedentemente, con sentenza del 4 ottobre 2017 relativa alla causa di rinvio pregiudiziale C-273/16, la Corte di Giustizia aveva accolto le argomentazioni sostenute dalla Commissione europea, nell’ambito dello stesso rinvio pregiudiziale, afferenti la presunta difformità delle disposizioni nazionali rispetto a quelle unionali relativamente al regime IVA applicabile ai servizi accessori all’importazioni di beni in franchigia IVA.

Al fine di superare le censure, sollevate dalla Commissione nel quadro del procedimento sopra indicato, era apparsa opportuna una modifica dell’articolo 9 del d. P.R. n. 633/1972. Pertanto è stato predisposto, d’intesa con l’Agenzia delle entrate, uno schema di norma inserito nel disegno di legge contenente disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione Europea (disegno di legge europea 2018). Tale norma di adeguamento è stata inserita all’articolo 11 del ddl europea 2018, adottata con Legge 3 maggio 2019, n. 37. Disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione europea - Legge europea 2018.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

L’Agenzia delle Dogane competente per materia ha fornito i seguenti elementi informativi:

- in base alle disposizioni in materia di determinazione del valore in dogana delle merci importate recate dal Regolamento (UE) n. 952/2013, che istituisce il codice doganale dell’Unione (CDU) (artt. 69-72), il valore imponibile ai fini daziari è costituito dal valore effettivamente pagato o da pagare integrato dai costi accessori, nella misura in cui essi sono a carico dell’acquirente;
- sotto il profilo doganale, pertanto, è evidente che il valore dichiarato della merce importata, comprensivo dei costi accessori, se rientra nelle previsioni di cui all’art. 12 del DPR n. 723/1965, non è gravato da dazio e IVA.

In considerazione della prassi già adottata dall’Amministrazione doganale competente, alla modifica normativa de quo non si ascrivono effetti di gettito.

**Scheda 3 - Fiscalità e dogane****Procedura di infrazione n. 2018/2054** - ex art. 258 del TFUE

“Esenzione dei prodotti energetici (accise) utilizzati da imbarcazioni da diporto per la navigazione nelle acque UE”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell’Economia e Finanze.

**Violazione**

È contestata l’applicazione del beneficio dell’esenzione dall’accisa ai carburanti utilizzati nei natanti da diporto privati in contratto di noleggio, senza rifiuto esplicito di tale beneficio in caso di uso privato del natante da parte dell’utilizzatore finale, contravvenendo così agli obblighi derivanti dall’articolo 14, paragrafo 1, lettera c) della direttiva 2003/96/CE, come interpretata dalla più recente giurisprudenza della Corte di Giustizia dell’Unione Europea citando in particolare la sentenza del 13 luglio 2017, *Vakarų Baltijos laivų statykla*, C-151/16, e la sentenza del 21 dicembre 2011, *Haltergemeinschaft*, C-250/10, in base alle quali l’esenzione è esclusa per coloro che utilizzano le imbarcazioni da diporto a fini privati e non a fini commerciali.

La procedura di infrazione è stata aperta ad esito della chiusura negativa del progetto pilota 7428/15/TAXU, di pari oggetto.

**Stato della Procedura**

In data 8 novembre 2018 è stato inviato un parere motivato, ai sensi dell’art. 258 TFUE.

L’Italia ritiene di applicare correttamente la disciplina armonizzata in virtù dell’interrelazione delle norme armonizzate che disciplinano il settore delle accise e delle norme di settore che disciplinano il noleggio delle imbarcazioni da diporto che in nessun caso consentono al “noleggiatore” di disporre di un titolo giuridico che lo autorizzi ad utilizzare direttamente l’imbarcazione, ma solo di fruire del complesso servizio offerto dal noleggiante. Inoltre, in considerazione del divieto di uso privato di un’imbarcazione da diporto destinata ad uso commerciale, è altresì escluso che un noleggiante possa utilizzare per fini privati l’imbarcazione da diporto destinata a fini commerciali.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Al momento si resta in attesa di un’eventuale modifica normativa nell’ambito del quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici.



**Scheda 4 - Fiscalità e dogane****Procedura di infrazione n. 2018/2010** - ex art. 258 del TFUE

“Normativa italiana relativa alla determinazione del luogo di imposizione delle locazioni e dei noleggi a breve termine delle imbarcazioni da diporto”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell’Economia e Finanze.

**Violazione**

Con lettera del 21 febbraio 2018 il Commissario Europeo per gli Affari Economici e Monetari ha richiesto al Ministro dell’Economia e delle Finanze italiane notizie sull’applicazione degli articoli 56 e 59 bis della direttiva IVA in caso di locazione o noleggio a breve termine delle imbarcazioni da diporto, a seguito di non meglio identificate informazioni pubblicate dalla stampa (“Malta files”, “Paradise papers”). A seguito di istruttoria interna, il Ministro dell’Economia e delle Finanze ha risposto con lettera del 14 maggio 2018, indicando che la disciplina applicata è estremamente rigorosa e non ha nessun fine agevolativo, ma intende determinare il luogo di effettiva utilizzazione sulla base di criteri obiettivi e di semplice applicazione.

Con la procedura di infrazione 2018/2010, viene contestata la violazione degli obblighi di cui agli articoli 56 e 59 bis della direttiva IVA e la violazione del sistema delle risorse proprie, nel caso in cui la violazione della direttiva IVA venisse accertata.

Si precisa a tale ultimo riguardo che, pur essendo contestate sia la violazione IVA che la violazione risorse proprie, tale ultima contestazione deve ritenersi subordinata all’accertamento della violazione del sistema comune di imposta sul valore aggiunto.

**POSIZIONE DELL’ITALIA:**

L’Italia ritiene di applicare correttamente l’articolo 59 bis che in deroga all’articolo 56 della direttiva IVA consente di considerare il luogo di prestazione di un servizio come se fosse situato al di fuori della Comunità quando il luogo di effettiva utilizzazione ed effettiva fruizione dei servizi avvenga al di fuori della Comunità, al fine di prevenire casi di [inter alios] distorsione della concorrenza. Il sistema adottato dall’Italia è infatti adottato dai maggiori Stati che affacciano sul Mediterraneo i cui operatori si trovano in diretta concorrenza con gli operatori stabiliti sul territorio nazionale e anche dagli Stati i cui operatori si trovano indirettamente in concorrenza con quelli stabiliti sul territorio nazionale nella misura in cui determinano le scelte di altri Stati membri con cui la concorrenza è diretta.

Con riguardo alla richiesta relativa alle risorse proprie e agli interessi di mora di cui all’articolo 12 del Regolamento n° 609/2014, si osserva che fino all’accertamento della violazione il debito risorse proprie non può assumere carattere definitivo ai sensi dell’articolo 98 del Regolamento finanziario 1046/2018

**AZIONI DA INTRAPRENDERE:**

Con l’ausilio di esperti della disciplina di settore, al fine di una compiuta spiegazione dei suoi effetti, si ritiene di dover intraprendere ulteriori interlocuzioni con i competenti Servizi della Commissione Europea al fine di verificare e dimostrare la corretta applicazione da parte dell’Italia della direttiva IVA e di conseguenza del sistema delle risorse proprie. Sono in corso interlocuzioni con gli altri SM destinatari di procedure analoghe (FR, MT, EL, CY).

**Stato della Procedura**

In data 8 novembre 2018 è stata inviata una messa in mora, ai sensi dell’art. 258 TFUE

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La disciplina adottata ed oggetto di censura non costituisce un'agevolazione, ma una modalità semplificativa della riscossione dell'IVA.

**Scheda 5 - Fiscalità e dogane****Procedura di infrazione n. 2017/2114** - ex art. 258 del TFUE

"Imposta regionale sulla benzina per autotrazione (IRBA)".

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell'Economia e Finanze.**Violazione**

La Commissione europea ha evidenziato che con l'introduzione dell'imposta regionale sulla benzina per autotrazione, ad opera dell'art. 17 del decreto legislativo 21.12.1990, n. 398, emanato ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lett. c), della legge 158 del 14 giugno 1990, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi derivanti dalla direttiva 2008/118/CE (articolo 1, paragrafo 2). In particolare, la Commissione europea ha ritenuto che non sia ravvisabile, in relazione all'IRBA riscossa in alcune regioni a statuto ordinario, l'esistenza della finalità specifica richiesta dall'articolo 1, paragrafo 2 sopramenzionato né delle altre condizioni ivi indicate necessarie a consentire la coesistenza, nel sistema fiscale nazionale, dell'accisa armonizzata sulla benzina e di altre imposte indirette supplementari sullo stesso prodotto.

**Stato della Procedura**

In data 19 luglio 2018 è stata inviata una messa in mora, ai sensi dell'art. 258 TFUE.

Prima dell'invio della predetta messa in mora, la Commissione europea aveva inviato, il 4 aprile 2017, una richiesta di informazioni sotto forma di progetto pilota (identificato come EU Pilot 9174/17/TAXU), con riguardo all'imposta regionale sulla benzina per autotrazione (IRBA) fornita da impianti di distribuzione.

Le argomentazioni difensive dell'Amministrazione Fiscale italiana, tuttavia, sono state respinte dalla Commissione europea, che ha pertanto aperto la presente procedura di infrazione 2017/2114.

Successivamente, la difesa da parte italiana, già elaborata in occasione della risposta al progetto pilota 9174/17/TAXU, è stata ulteriormente analizzata e precisata alla luce delle osservazioni della Commissione europea, consultando tutti i soggetti coinvolti. Gli elementi così predisposti sono stati inviati ai competenti Servizi della Commissione, che li ha ricevuti in data 18 settembre 2018.

In data 8 ottobre 2018 la Commissione Europea ha chiesto alle Autorità italiane l'invio di un progetto normativo (ed il relativo cronoprogramma di adozione) volto a conformare la legislazione italiana alle disposizioni della Direttiva 2008/118/CE, relativa al regime generale delle accise.

In risposta a tale ultima richiesta, con nota dell'8 novembre 2018 sono stati forniti ai competenti Servizi della Commissione Europea elementi informativi, rappresentando, in particolare, l'intenzione delle Autorità italiane di aderire pienamente ai rilievi formulati nella lettera di costituzione in mora e prospettando, quale prima soluzione di adeguamento preferita, l'abrogazione della norma istitutiva del tributo (salva la relativa valutazione sulla fattibilità tecnico-finanziaria nonché politica dell'abrogazione).

In subordine, nel caso in cui la strada dell'abrogazione non fosse percorribile, la seconda opzione di adeguamento sarebbe rappresentata dalla riformulazione della disciplina del tributo secondo l'articolo 1, par.2, della Direttiva 2008/118/CE, con l'individuazione delle finalità specifiche ed esclusive del relativo gettito.

Con riferimento, infine, al quadro temporale di adozione della nuova misura, è stato segnalato alla Commissione, quale possibile veicolo normativo utile, la legge di bilancio 2019.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La proposta normativa in esame abroga le disposizioni vigenti in materia di imposta regionale sulla benzina per autotrazione – IRBA.

Relativamente agli effetti finanziari, sulla base degli ultimi dati disponibili relativi alle regioni interessate, si stima una perdita di gettito annua di circa 90 milioni di euro per l'imposta in esame.

Tenuto conto anche degli effetti relativi a IVA e imposte dirette, si riporta di seguito una tabella con gli effetti finanziari nell'ipotesi di decorrenza della disposizione dal 1° gennaio 2019.

	2019	2020	2021	2022
IRBA	-90,27	-90,27	-90,27	-90,27
IVA	-17,87	-17,87	-17,87	-17,87
IRES/IRPEF	0,00	2,76	1,58	1,58
IRAP	0,00	0,67	0,36	0,36
TOTALE	-108,14	-104,71	-106,20	-106,20

In milioni di euro

Un'altra possibilità consisterebbe, invece, nell'abolire l'imposta contestata e, al contempo, prevedere la facoltà delle regioni a statuto ordinario di istituire con proprie leggi un nuovo tributo. Tale nuova imposta potrebbe riguardare non solo la benzina per autotrazione, come attualmente previsto, ma anche gli altri carburanti per autotrazione (gasolio, GPL e metano).

Del nuovo tributo andranno previsti: la base imponibile, i soggetti passivi e la misura massima del tributo per ciascun carburante.

Per garantire l'osservanza del requisito della specifica finalità, prescritto l'articolo 1, paragrafo 2, dalla direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, si potrebbe prevedere che la regione istituisca un apposito fondo dove far affluire il gettito del tributo, che deve essere destinato all'adozione di specifiche misure volte ad incentivare una minore produzione di fattori inquinanti e all'adozione di strumenti finalizzati alla salvaguardia dell'ambiente.

L'adozione di tale soluzione alternativa potrebbe, però, generare ulteriori procedure di infrazione a carico delle regioni che adottassero una siffatta imposta, in quanto i criteri che regolano la "finalità specifica" sono assai stringenti e devono essere conformi agli orientamenti della giurisprudenza comunitaria.

**Scheda 6 - Fiscalità e dogane****Procedura di infrazione n. 2014/4075** - ex art. 258 del TFUE

“Normativa italiana relativa all’aliquota ridotta dell’imposta di registro per l’acquisto della prima casa non di lusso in Italia”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell’Economia e Finanze.

**Violazione**

La Commissione europea ritiene violati gli artt. 18, e 49 del Trattato TFUE. L’art. 18 vieta ai singoli Stati UE di introdurre discriminazioni fondate sulla “nazionalità”, mentre l’art. 49 conferisce ai cittadini di ogni Stato UE il diritto di stabilire una struttura aziendale in un altro Stato UE, a condizioni di parità con i cittadini di quest’ultimo Stato. In Italia il D.P.R. n. 131/1986 stabilisce, all’art. 2, che devono essere “registrati” (e quindi sottoposti ad imposta di registro) gli atti indicati sotto la rubrica “TARIFFA”, fra i quali rientrano quelli con cui un soggetto trasferisce ad un altro, dietro corrispettivo, il diritto di proprietà su beni immobili. Su tali atti, l’imposta è fissata al 9% ma, ove l’immobile acquistato sia una casa di abitazione “non di lusso” e ricorrendo talune condizioni relative all’acquisto della c.d. “prima casa”, l’imposta stessa è abbassata al 2%. Una delle condizioni richieste per accedere a tale trattamento fiscale di favore è che l’immobile acquistato sia ubicato nello stesso Comune ove risiede l’acquirente, o che quest’ultimo, entro 18 mesi dall’acquisto stesso, stabilisca la propria residenza nel Comune ove è situato detto immobile. Tale obbligo di residenza è imposto all’acquirente sia che abbia la cittadinanza italiana, sia che risulti cittadino di altro Stato UE. Tuttavia, dal predetto T.U., come integrato dalla circolare n. 38/E del 12/08/2005, risulta che il cittadino italiano, emigrato all’estero, può ugualmente godere dell’imposta di registro al 2% sull’acquisto del primo immobile sito in Italia, anche se non elegge la residenza nel Comune ove tale immobile è ubicato. Questo trattamento di favore, per il migrante italiano all’estero, risponde alla doppia finalità sociale di: 1) riequilibrare le spese che tale migrante, che in genere si è trasferito all’estero per lavoro, deve sostenere per organizzare la propria vita fuori della terra di origine; 2) incoraggiare lo stesso migrante a non recidere i legami con la patria, stimolandolo ad acquistare un immobile nel suo paese d’origine. E’ evidente, quindi, la ragione per cui tale beneficio fiscale non è esteso al cittadino di un altro Stato UE che, continuando a risiedere all’estero, acquisti la sua “prima casa” in Italia, stante l’assoluta diversità della situazione oggettiva in cui versa quest’ultimo rispetto all’italiano migrante all’estero per lavoro. Tuttavia la Commissione ravvisa, in tale trattamento “differenziato” applicato al cittadino di altro Stato UE, una discriminazione fondata sulla nazionalità, contraria al predetto art. 18 TFUE. Inoltre, considerando l’acquisto della proprietà immobiliare una forma di “stabilimento”, la Commissione ravvisa nella fattispecie la violazione della “libertà di stabilimento” di cui all’art. 49 TFUE, in base alla quale le possibilità di stabilimento, in ogni Stato UE, devono essere le stesse e per gli operatori “interni” a tale Stato e per quelli “transfrontalieri”. L’Italia, tuttavia, ha rilevato che i succitati principi egualitari operano solo in rapporto a fattispecie “oggettivamente comparabili” e non, come nel caso concreto, a situazioni le quali, per le considerazioni sopra svolte, appaiono assolutamente eterogenee. Non si ravvisano situazioni analoghe trattate in modo diverso. Per come è stata ricostruita l’intera agevolazione apparirebbe evidente che l’auspicata equiparazione del trattamento fiscale “dei non residenti che intendano stabilirsi in Italia con il trattamento fiscale dei non residenti che non intendono stabilirsi in Italia” potrebbe minare la coerenza del sistema fiscale alterando l’equilibrio interno dell’agevolazione che è costruita sulla base di un legame specifico con il Comune in cui l’immobile viene acquistato, legame specifico da cui il legislatore ha ritenuto di poter prescindere solo rispetto alla condizione specifica dell’emigrante. Si ribadisce in proposito che l’Italia non sarebbe in condizione di prevedere la

medesima agevolazione per il cittadino emigrato da altro Stato membro; solo l'altro Stato membro o una disciplina armonizzata sarebbero in grado di garantire un tale analogo trattamento.

**AZIONI DA INTRAPRENDERE:**

Tanto premesso, si rinvia alle valutazioni politiche che ritenessero utile e opportuno la formulazione di una norma che abroghi l'agevolazione oggetto della contestazione *de quo*.

**Stato della Procedura**

Il 28 gennaio 2018 è stato inviato un parere motivato, ai sensi dell'art. 258 TFUE. Da interlocuzioni della Rappresentanza con i competenti Servizi della Commissione Europea è stato più volte minacciato il rischio di deferimento in Corte.

**Impatto finanziario nel breve e medio periodo**

In caso di estensione dell'ambito dei beneficiari dell'agevolazione sull'imposta di registro al 2% per l'acquisto della prima casa, si determinerebbe una diminuzione di gettito.

**Scheda 7- Fiscalità e dogane****Procedura di infrazione n. 2013/2251 - ex art. 258 del TFUE**

“Perdita di risorse proprie per mancato recupero da parte del fisco su un caso legato ad una questione di contrabbando”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

**Violazione**

La Commissione europea rileva che – in contrasto con l’art 8 della Decisione 94/728/CE (il riferimento alla Decisione 88/376/CE era stato inserito, erroneamente, nella messa in mora) e con gli artt. 2, 6, 10, 11 e 17 dei Regolamenti 1552/1989 e 1150/2000 – l’Italia ha omesso di versare, al bilancio UE, Euro 2.120.309,50 di dazi doganali su tabacco importato di contrabbando. Nel 1997, la Dogana di Palermo scopriva dei containers vuoti, i quali, secondo fondati sospetti, presumibilmente erano serviti a veicolare 11.380 kg di tabacchi esteri in elusione dei relativi dazi UE. La Dogana medesima, in base ai propri controlli, riteneva che i containers fossero stati “pieni” e che avessero pertanto custodito merce del peso di 11.380 kg, per cui il dazio evaso sarebbe stato di € 2.120.309,50. Così “accertata”, tale obbligazione veniva iscritta nell’apposito conto intestato alla UE presso il Tesoro. Nei confronti dei presunti contrabbandieri si procedeva anche penalmente e il 03/05/1999 uno di essi veniva condannato. La sentenza passava in giudicato il 06/04/2002. L’11/11/2003 - quindi 6 anni dopo l’accertamento dell’obbligazione doganale da parte della Dogana stessa - il condannato riceveva la notifica del titolo esecutivo per il pagamento del dazio eluso. Gli altri due imputati, condannati nel 2003, venivano eseguiti nel 2005. L’Italia non ha mai versato alla UE i prelievi in oggetto. Infatti - premesso che, per gli artt. 2, 6, 10, 11 e 17 dei citati Reg.ti 1552/1989 e 1150/2000, gli Stati UE sono obbligati a pagare l’obbligazione doganale solo dopo averla “accertata” - l’Italia stessa sostiene che il momento dell’“accertamento” sarebbe stato viziato e quindi come non fosse stato. Detto accertamento infatti sarebbe stato solo congetturale, risultando possibile, la sicura quantificazione della merce e del relativo dazio, solo con una sentenza penale passata in giudicato. In proposito, l’Italia rilevava che la sentenza penale di 1° grado, diversamente dalla Dogana, si limitava a stabilire che la merce pesava più di 15 kg. Si aggiungeva inoltre che prima del passaggio in giudicato di detta sentenza erano trascorsi più di 5 anni, nel corso dei quali non era stato possibile riscuotere l’obbligazione doganale, nell’incertezza dell’esistenza e dell’importo della stessa. Pertanto, tale obbligazione si sarebbe dovuta ritenere estinta ai sensi dell’art. 17 dei citati Regolamenti, per il quale un debito doganale si estingue quando una situazione di “forza maggiore” (in questo caso la pendenza del processo penale) si oppone alla sua riscossione per oltre 5 anni. Al riguardo, la Commissione replica che l’accertamento doganale del 1997 sarebbe valido, in quanto fondato su appropriati controlli amministrativi e che la normativa UE sopra citata non richiede che l’istruttoria, eseguita al riguardo dall’Amministrazione, venga confortata dal pronunciamento dell’Autorità giudiziaria. Peraltro, quest’ultima si sarebbe limitata a stabilire che la merce contrabbandata era di peso superiore ai 15 kg, lasciando quindi impregiudicata la stima che della stessa era stata effettuata, in via amministrativa, dalla competente Dogana di Palermo.

**Stato della Procedura**

Il 4/05/2018 la Commissione ha presentato un ricorso contro la Repubblica Italiana, ex art.258 del TFUE (Causa C-304/18). Si resta in attesa della sentenza.

**Impatto finanziario nel breve e medio periodo**

L’obbligazione doganale relativa ai dazi è stata stimata in € 2.120.309,50.

**Scheda 8 - Fiscalità e dogane**

**Procedura di infrazione n. 2008/2164** – ex art. 258 del TFUE.

“Violazione della Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici e dell’elettricità – Applicazione di un’aliquota di accisa ridotta da parte della Regione Friuli – Venezia Giulia”.

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dell’Economia e Finanze.

**Violazione**

La Commissione europea rileva che la normativa italiana, relativa all’applicazione di un’accisa ridotta sulle benzine e sul gasolio per autotrazione nella regione Friuli Venezia - Giulia, sarebbe incompatibile con la Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici e dell’elettricità. Tale Direttiva non ammette che singole Regioni riducano le accise sul proprio territorio. La Legge n. 549/95, come modificata dalla Legge 24 dicembre 2007 n. 244, ammette la riduzione, in base a norma regionale, del prezzo al consumo del carburante e del gasolio per autotrazione. Si premette che l’accisa gravante su tali prodotti è dovuta dal titolare del deposito fiscale che ne esegue il pagamento e la trasla, di fatto, sul distributore del carburante al quale vende il suo prodotto, mediante un aumento del prezzo di vendita per un importo corrispondente all’accisa dovuta. Il distributore, a sua volta, vende il carburante al consumatore finale, applicando una maggiorazione di prezzo, corrispondente all’importo dell’accisa, nei suoi confronti. L’articolo 1, comma 187, della legge n. 244 del 2007 ha modificato l’articolo 49, primo comma, dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia, di cui alla legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, al fine di prevedere che una quota dell’accisa riscossa sulle benzine e sul gasolio consumati nella regione per uso autotrazione spetti alla medesima Regione. D’altra parte, le stesse norme regionali prevedono che la Regione applichi delle riduzioni di prezzo a favore di certe categorie di consumatori di carburanti, a condizione che risiedano nel territorio regionale. La normativa regionale prevede altresì che i gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti ottengano il rimborso, da parte della Regione, dei contributi sull’acquisto di carburante erogati ai beneficiari. In tale contesto non sembrano ravvisarsi aspetti di incompatibilità della normativa sopra illustrata con la Direttiva 2003/96/CE; l’accisa, gravante sui carburanti citati, viene infatti applicata nel territorio della Regione Friuli-Venezia Giulia con la stessa aliquota vigente nel resto del territorio nazionale e i titolari dei depositi fiscali che forniscono i prodotti in questione ai gestori degli impianti di distribuzione ubicati nella medesima regione versano allo Stato per intero la relativa imposta.

**Stato della Procedura**

Il 10 dicembre 2015 è stato inviato un parere motivato ex art. 258 TFUE.

Il 27 aprile 2017 è stata emessa la decisione sul ricorso. Il 15 giugno 2017, nel corso di una riunione tra la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le Politiche europee e la Commissione europea – DG TAXUD (riunione “pacchetto” concernente le procedure d’infrazione e casi EU Pilot in materia fiscale e doganale), le Autorità italiane, a fronte della decisione di ricorso adottata dalla Commissione, hanno manifestato l’intenzione di restare ferme nella volontà di difendere la norma regionale in Corte di giustizia, sia sotto il profilo giuridico che sostanziale (la norma regionale non pregiudica le risorse proprie UE).

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La procedura ha effetti sul bilancio regionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.