
XVI Legislatura – Senato della Repubblica Atto n. 2683

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 22.7.2011

L'atto n. S 2683 recante "Misure per la riduzione delle accise e la sterilizzazione dell'imposta sul valore aggiunto sui carburanti da autotrazione" presentato al Senato di iniziativa del Sen. Bubbico ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente VI (Finanze e tesoro). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. cost.), 5^a (Bilancio), 8^a (Lavori pubb.), 10^a (Industria), 14^a (Unione europea).

Per la tutela del consumatore finale, invidiato nei singoli soggetti privati e nella piccola impresa, dai costi sempre più alti del carburante da autotrazione e delle bollette dell'elettricità o del gas (più care rispetto a quelle dei competitori europei) sono previsti correttivi volti a diminuire le aliquote delle accise sui prodotti energetici usati come carburanti. Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori Bubbico, Armato, Fioroni, Garraffa, Granaiola, Sangalli E Tomaselli

comunicato alla presidenza il 12 aprile 2011

Misure per la riduzione delle accise e la sterilizzazione dell'imposta sul valore aggiunto sui carburanti da autotrazione

Onorevoli Senatori. – Il drastico aumento del prezzo del petrolio e del gas degli ultimi anni si è riflesso sui prezzi finali dei carburanti da autotrazione, dell'elettricità, del gas e delle materie prime e sui mercati in generale,

evidenziando la debolezza del nostro sistema energetico, notevolmente dipendente da tale risorsa.

Gli impatti negativi delle politiche energetiche si sono prodotti non solo sull'ambiente, ma anche sull'economia: i repentini aumenti del costo del petrolio degli ultimi anni hanno gravato sulle famiglie e sui bilanci delle imprese. La nostra politica energetica si è rivelata fragile, soggetta a numerose pressioni esterne e dipendente negli approvvigionamenti da Paesi geo-politicamente instabili.

A pagare tali debolezze sono i consumatori, che hanno risentito del pesante e brusco aumento dei prezzi dei carburanti e dell'energia elettrica, notevolmente incidente sui loro bilanci. Inoltre, non bisogna dimenticare le difficoltà causate dall'attuale crisi economica e gli enormi danni economici provocati dal fenomeno descritto sulle produzioni delle nostre imprese.

Per effetto di tale situazione, nel corso degli ultimi anni le famiglie italiane hanno dovuto sopportare disagi sconosciuti negli altri Paesi dell'Unione europea e le piccole imprese italiane, che costituiscono il 98 per cento del tessuto produttivo del nostro Paese, hanno accumulato un notevole *gap* tecnologico e finanziario che penalizza la loro competitività sul mercato.

È noto, infatti, che una piccola impresa italiana paga il carburante da autotrazione e le bollette dell'elettricità o del gas più alte rispetto a quelle dei competitori europei ed usufruisce di un servizio di distribuzione dei carburanti e dell'energia inefficiente.

In questa fase di profondo rinnovamento delle politiche energetiche è necessario che l'Italia adotti una strategia più solida e trasparente, e che tenga in considerazione le esigenze delle piccole e medie imprese, attori fondamentali del sistema economico nazionale. Le politiche energetiche hanno infatti spesso penalizzato le piccole e medie imprese attraverso la previsione di vincoli burocratici, di politiche di mercato in favore delle grandi imprese e di un sistema di incentivi incerto e poco incisivo.

Le piccole e medie imprese rappresentano il duplice volto del mercato energetico: in qualità di consumatori necessitano di un servizio con livelli

qualitativi adeguati e non eccessivamente oneroso, poiché l'energia è un fattore fondamentale per portare avanti i processi produttivi e l'impresa in generale; le stesse piccole e medie imprese sono i soggetti che forniscono servizi per l'efficienza e il risparmio, operano con criteri di sostenibilità nel settore dell'edilizia e della produzione, installano e mantengono gli impianti.

Con il presente disegno di legge si intende venire incontro alle esigenze delle piccole e medie imprese e, più in generale, dei consumatori, prevedendo in loro favore misure finalizzate alla riduzione dei costi energetici. Il livello dei prezzi dei carburanti in Italia si attesta su valori più alti della media europea, ed è diventato ormai insostenibile, anche in ragione della pesante tassazione.

Il mercato dei carburanti da autotrazione, oltre ad essere gravato dall'alto costo della materia prima e dai costi derivanti dalla mancata concorrenza, risente pesantemente dall'imposizione fiscale, fatta di accise, addizionali e IVA, che non sfuggono al calcolo della pressione fiscale.

Nel merito, l'articolo 1, al fine di ridurre l'incidenza della componente fiscale sul prezzo finale dei carburanti per uso da autotrazione, prevede la riduzione delle accise sulla benzina fissando la stessa ad euro 548 per mille litri in luogo di euro 571,30 per mille litri. Analogamente, le accise su «Oli da gas o gasolio: usato come carburante» sono ridotte ad euro 407 per mille litri in luogo di euro 430,30 per mille litri.

L'articolo 2, al fine di sterilizzare l'imposta sul valore aggiunto sui carburanti in caso di aumento dei prezzi di carburanti, stabilisce che con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi con cadenza bimestrale a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le aliquote di accisa sui prodotti energetici usati come carburanti, fissate ai sensi dell'articolo 1, sono diminuite al fine di compensare le maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale, espresso in euro, del petrolio greggio.

L'articolo 3, infine, reca la copertura finanziaria del provvedimento. A tal fine, sono individuate spese inutili a carico del bilancio dello Stato, tra le quali quelle relative alle cosiddette auto blu.

Per i motivi esposti, si auspica un esame ed un'approvazione in tempi rapidi del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifica al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in materia di riduzione delle accise sui carburanti)

1. All'Allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, alla voce: «Prodotti energetici» sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: «benzina: lire 1.003.480 per mille litri» sono sostituite dalle seguenti: «benzina: euro 548 per mille litri»;

b) le parole «oli da gas o gasolio: usato come carburante: lire 747.470 per mille litri» sono sostituite dalle seguenti: «oli da gas o gasolio: usato come carburante: euro 407 per mille litri».

Art. 2.

(Misure per la sterilizzazione dell'imposta sul valore aggiunto sui carburanti)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai fini della tutela del cittadino consumatore, con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi con cadenza bimestrale, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, le aliquote di accisa sui prodotti energetici usati come carburanti, di cui all'Allegato I del citato testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi, di cui al decreto legislativo n. 504 del 1995, sono diminuite al fine di compensare le maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale, espresso in euro, del petrolio greggio.

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. Ai maggiori oneri di cui alla presente legge, valutati in 1.000 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, si provvede a valere sui maggiori risparmi di spesa di cui ai commi 2 e 3.

2. Con riferimento alle amministrazioni pubbliche inserite nel conto consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, a pena di configurazione di danno erariale a carico dei soggetti responsabili, l'uso delle autovetture in dotazione a ciascuna amministrazione è ammesso strettamente per esigenze di servizio ed è in ogni caso escluso per trasferimenti verso e dal luogo di lavoro. La presente disposizione non si applica alle autovetture assegnate, ai fini di tutela e sicurezza personale, a soggetti esposti a pericolo, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, della legge 4 maggio 1998, n. 133. L'uso in via esclusiva delle autovetture di servizio è ammesso esclusivamente per i titolari delle seguenti cariche: a) Presidente del Consiglio dei ministri e Vicepresidente del Consiglio dei ministri; b) Ministri e vice Ministri; c) sottosegretari di Stato; d) primo presidente e procuratore generale della Corte di cassazione e presidente del tribunale superiore delle acque pubbliche, presidente del Consiglio di Stato, presidente e procuratore generale della Corte dei conti, avvocato generale dello Stato, segretario generale della Presidenza del Consiglio dei ministri, Presidente del Consiglio di giustizia amministrativa della regione siciliana; e) presidenti di Autorità indipendenti. Ai sensi dell'articolo 2, comma 122, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, tutti coloro che hanno ricoperto cariche pubbliche a qualsiasi titolo, e che sono cessati dalla carica, perdono il diritto all'uso dell'autovettura di Stato. Ciascuna amministrazione procede alla individuazione delle autovetture in esubero, ai fini della loro dismissione entro il 31 dicembre 2011. Dalle disposizioni di cui al presente comma devono derivare risparmi non inferiori a 600 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011. I risparmi devono essere conseguiti dalle amministrazioni pubbliche ed in caso di accertamento di minori economie rispetto agli obiettivi di cui al precedente periodo, si provvede alla corrispondente

riduzione, per ciascuna amministrazione inadempiente, delle dotazioni di bilancio relative a spese non obbligatorie, fino alla totale copertura dell'obiettivo di risparmio ad essa assegnato.

3. Al fine di razionalizzare e ottimizzare l'organizzazione delle spese e dei costi di funzionamento dei Ministeri, con regolamenti da emanare entro il 31 dicembre 2011, ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400, si provvede alla rideterminazione delle strutture periferiche, prevedendo la loro riduzione e la loro ridefinizione, ove possibile, su base regionale o la riorganizzazione presso le prefetture-uffici territoriali del Governo, ove risulti sostenibile e maggiormente funzionale sulla base dei principi di efficienza ed economicità a seguito di valutazione congiunta tra il Ministro competente, il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione ed il Ministro dell'interno, attraverso la realizzazione dell'esercizio unitario delle funzioni logistiche e strumentali, l'istituzione dei servizi comuni e l'utilizzazione in via prioritaria dei beni immobili di proprietà pubblica, in modo da assicurare la continuità dell'esercizio delle funzioni statali sul territorio. Dalle disposizioni di cui al presente comma devono derivare risparmi non inferiori a 400 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011. I risparmi devono essere conseguiti dalle amministrazioni pubbliche e, in caso di accertamento di minori economie rispetto agli obiettivi di cui al presente comma, si provvede alla corrispondente riduzione, per ciascuna amministrazione inadempiente, delle dotazioni di bilancio relative a spese non obbligatorie, fino alla totale copertura dell'obiettivo di risparmio ad essa assegnato.