CAMERA DEI DEPUTATI N. **3077**

SUPPLEMENTO

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(MELONI)

DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GIORGETTI)

DAL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

(PICHETTO FRATIN)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(SALVINI)

Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2026, n. 139, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della nuova crisi dei mercati internazionali

Presentato il 5 agosto 2026

NOTA: L'analisi tecnico-normativa e l'analisi dell'impatto della regolamentazione relative al decreto-legge 5 agosto 2026, n. 139, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della nuova crisi dei mercati internazionali, sono state trasmesse dal Governo in data 2 settembre 2026.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Titolo: Decreto-legge 5 agosto 2026, n. 139, recante "*Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla protrarsi della nuova crisi dei mercati internazionali*".

Amministrazioni proponenti: Presidente del Consiglio dei ministri e Ministri: dell'economia e delle finanze; dell'ambiente e della sicurezza energetica; delle infrastrutture e dei trasporti.

La Relazione ATN è stata predisposta per i contributi pervenuti ed attinenti alle seguenti materia:

1. **Disposizioni in materia finanziaria:** Articolo 1, commi 1 e 2.
2. **Disposizioni in materia di trasporti**: Articolo 1, comma 4.

***

Disposizioni in materia finanziaria: Articolo 1, commi 1 e 2 (*Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante e di autotrasporto*).

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio Legislativo finanze del Ministro dell'economia e delle finanze.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Obiettivo dell'intervento normativo di cui all'**articolo 1, commi 1 e 2**, del provvedimento è continuare a contrastare l'aumento dei prezzi dei principali carburanti dovuto alla crisi energetica attualmente in atto, con particolare riferimento al carburante più utilizzato in Italia, ovvero il gasolio. Accanto a tale prodotto viene coerentemente ridotta l'aliquota di accisa gravante sui gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e sul biodiesel immessi in consumo tal quali che soddisfano le condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014. L'intervento si rende necessario a fronte dell'ulteriore repentino aumento del costo di tali carburanti dovuto alla crisi energetica connessa agli accadimenti in atto nello scenario internazionale e consiste nella riduzione temporanea dell'aliquota di accisa applicata ai suddetti prodotti energetici, in continuità con la riduzione operata dal decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133.
L'intervento è coerente con il programma di governo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Con riferimento all'**articolo 1, commi 1 e 2**, si rappresenta che il gasolio, l'HVO e il biodiesel impiegati come carburanti rientrano tra i prodotti energetici sottoposti al regime dell'accisa ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 504/1995 (Testo unico accise – TUA), con l'applicazione delle aliquote – indicate nell'allegato I al medesimo TUA - relative al loro impiego; tali aliquote sono stabilite dalla normativa nazionale in linea con i livelli minimi di tassazione fissati dalla direttiva 2003/96/CE, dal momento che l'accisa è un tributo armonizzato in ambito unionale.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

L'intervento di cui all'**articolo 1, commi 1 e 2**, si inserisce in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente, rappresentato principalmente dal predetto Testo unico accise, e rispetta le linee guida in materia, sia unionali che nazionali.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

L'**articolo 1, commi 1 e 2,** rispetta i principi costituzionali nonché il diritto dell'Unione europea e quello internazionale.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

In relazione all'**articolo 1, commi 1 e 2**, non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, in quanto la disciplina nazionale in materia di accisa rientra nella competenza legislativa esclusiva dello Stato. Peraltro, come già indicato, l'accisa è un tributo armonizzato in ambito unionale che soggiace al sovraordinato diritto dell'Unione europea.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Dall'analisi del decreto risulta la piena compatibilità del medesimo con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione, in quanto i **commi 1 e 2 dell'articolo 1** del decreto in parola non incidono sulle fonti legislative che prevedono il trasferimento delle funzioni amministrative agli enti locali.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

L'intervento di cui all'**articolo 1, commi 1 e 2**, non opera rilegificazioni.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano attualmente all'esame del Parlamento progetti di legge vertenti su materie analoghe a quelle contenute nell'intervento normativo operato dall'**articolo 1, commi 1 e 2**.

9) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

In relazione all'**articolo 1, commi 1 e 2**, non risultano indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza e non si è a conoscenza di giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe fattispecie oggetto dell'intervento.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

L'intervento normativo in commento (**art. 1, commi 1 e 2**) non presenta profili d'incompatibilità con l'ordinamento unionale, anzi ne rispetta appieno le prescrizioni con specifico riferimento all'HVO e al biodiesel.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non si è a conoscenza dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sulle medesime o analoghe fattispecie oggetto dell'**articolo 1, commi 1 e 2**.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Le disposizioni di cui all'**articolo 1, commi 1 e 2**, non presentano profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Con riferimento all'**articolo 1, commi 1 e 2**, del provvedimento non risultano giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee inerenti alle medesime fattispecie.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Con riferimento all'**articolo 1, commi 1 e 2**, del provvedimento non risultano giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee inerenti alle medesime fattispecie.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

Non risultano linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto **dell'articolo 1, commi 1 e 2**, da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Le disposizioni di cui all'**articolo 1, commi 1 e 2**, non introducono nuove definizioni normative.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi contenuti nell'**articolo 1, commi 1 e 2**, in esame sono correttamente riportati e tengono conto delle modificazioni e integrazioni subite nel tempo dai medesimi.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa, poiché l'**articolo 1, commi 1 e 2**, non apporta modifiche alle disposizioni vigenti.

*4) **Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.***

Non risultano esserci effetti abrogativi impliciti derivanti dall'**articolo 1, commi 1 e 2**.

*5) **Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.***

Nell'**articolo 1, commi 1 e 2**, del provvedimento non si rinvengono disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

*6) **Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.***

Non risulta la presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto di cui **all'articolo 1, commi 1 e 2**.

*7) **Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.***

Le disposizioni contenute nell'**articolo 1, commi 1 e 2**, non necessitano dell'adozione di provvedimenti attuativi.

*8) **Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione tecnica della sostenibilità dei relativi costi.***

Con riferimento all'**articolo 1, commi 1 e 2**, non è stato necessario ricorrere all'ISTAT.

***

Disposizioni in materia di trasporti: Articolo 1, comma 4 (*Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante e di autotrasporto*).

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio Legislativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

*1) **Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***

La disposizione risulta urgente in quanto è finalizzata ad assicurare la continuità della misura di sostegno a favore del settore dell'autotrasporto prevista dall'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, a fronte del protrarsi degli effetti connessi all'incremento dei prezzi dei prodotti energetici. A tal fine, viene esteso il periodo di

applicazione della misura dal mese di luglio al mese di agosto 2026 e viene conseguentemente incrementata la relativa dotazione finanziaria da 322 milioni di euro a 364,1 milioni di euro.
L'intervento è coerente con gli obiettivi governativi di sostegno alla competitività delle imprese di autotrasporto e di mitigazione degli effetti economici derivanti dalla volatilità dei mercati energetici.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.
L'intervento normativo, inserendosi nel solco delle misure emergenziali volte a contrastare l'eccezionale volatilità dei prezzi dei prodotti energetici, interviene sull'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, che disciplina una misura di sostegno economico per il settore dell'autotrasporto, consistente nel riconoscimento di un credito d'imposta straordinario, calcolato sull'eccedenza della spesa per il carburante sostenuta nel periodo da marzo a luglio 2026 rispetto al prezzo del mese di febbraio dello stesso anno come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, in favore delle imprese con sede in Italia che svolgono attività di trasporto di merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7.5 t di categoria ambientale EURO 5 o superiore di classe ambientale Euro 5 o superiore, iscritte all'albo nazionale degli autotrasportatori o muniti di licenza per il trasporto di merci in conto proprio
Il comma 4 non introduce una nuova misura, ma modifica la disciplina vigente sotto il profilo temporale e finanziario.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.
L'intervento incide esclusivamente sull'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, mediante la sostituzione testuale di specifiche espressioni concernenti il periodo di applicazione e la dotazione finanziaria della misura. Non sono interessati regolamenti vigenti né altre disposizioni legislative.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali
La disposizione appare compatibile con i principi costituzionali e trova fondamento nei presupposti di necessità e urgenza posti alla base del decreto-legge. Essa persegue finalità di interesse generale connesse al sostegno di un settore economico strategico per la mobilità delle merci e per il funzionamento delle filiere produttive.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.
La disposizione attiene a profili finanziari e di sostegno economico di competenza statale e non comporta l'attribuzione di nuove funzioni amministrative alle regioni o agli enti locali né interferisce con le rispettive competenze.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.
L'intervento non riguarda il riparto di funzioni amministrative e non presenta profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Non è prevista rilegificazione né l'utilizzazione della delegificazione e di strumenti di semplificazione normativa.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano iniziative all'esame del Parlamento concernenti la medesima materia.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

La disposizione si limita a prorogare e a rifinanziare una misura nazionale di sostegno all'autotrasporto, senza introdurre nuovi regimi normativi. L'attuazione resta subordinata al rispetto del quadro unionale applicabile.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano attualmente aperte procedure di infrazione sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento non appare in contrasto con obblighi internazionali assunti dall'Italia.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenze specifiche o linee giurisprudenziali della Corte di Giustizia sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) ***Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.***

La disposizione non introduce nuove definizioni normative.

2) ***Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.***

I riferimenti normativi risultano corretti e pertinenti rispetto all'oggetto dell'intervento, riguardando l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133.

3) ***Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.***

La disposizione fa ricorso alla tecnica della novella legislativa mediante sostituzione testuale delle espressioni «da marzo a luglio» con «da marzo a agosto» e «322 milioni» con «364,1 milioni», come dettagliato nel punto n. 3 della Parte I.

4) ***Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.***

L'intervento non comporta effetti abrogativi impliciti.

5) ***Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.***

La disposizione non presenta effetti retroattivi, né determina fenomeni di reviviscenza, interpretazione autentica o deroghe espresse al quadro normativo vigente.

6) ***Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.***

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) ***Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.***

La disposizione non richiede l'adozione di atti normativi attuativi, poiché opera esclusivamente mediante modifica di una misura già vigente. L'attuazione avviene attraverso gli ordinari strumenti amministrativi già previsti per la gestione della misura.

8) ***Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.***

Sono stati utilizzati dati a disposizione dell'Amministrazione, senza necessità di commissionare elaborazioni statistiche.

****fine*.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Titolo: Decreto-legge 5 agosto 2026, n. 139, recante "*Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla protrarsi della nuova crisi dei mercati internazionali*".

Amministrazioni proponenti: Presidente del Consiglio dei ministri e Ministri: dell'economia e delle finanze; dell'ambiente e della sicurezza energetica; delle infrastrutture e dei trasporti.

La presente analisi di impatto della regolamentazione è redatta ai sensi dell'articolo 5, comma 2, del DPCM n. 169/2017 secondo il quale "*Per interventi normativi che riguardano diversi settori o materie, l'AIR è svolta distintamente per ciascun settore o materia. In tal caso, l'Amministrazione proponente redige la relazione AIR generale che si compone delle singole relazioni AIR settoriali o per materia. Per interventi normativi proposti congiuntamente da due o più Amministrazioni, l'AIR è svolta dalle amministrazioni co-proponenti per i rispettivi profili di competenza. Le stesse amministrazioni provvedono a redigere un'unica relazione AIR*".

Le relazioni AIR settoriali sono state predisposte ai sensi dell'articolo 10 del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169, forma semplificata prevista per i decreti-legge.

Ordine di riporto delle relazioni AIR settoriali pervenute, parti della Relazione AIR generale.

1. **Disposizioni in materia finanziaria:** Articolo 1, commi 1 e 2.
2. **Disposizioni in materia di trasporti**: Articolo 1, comma 4.

***

Disposizioni in materia finanziaria: Articolo 1, commi 1 e 2 (*Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante e di autotrasporto*).

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio Legislativo finanze del Ministro dell'economia e delle finanze.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

A fronte del protrarsi dell'emergenza-carburanti dovuta alla crisi internazionale in atto si è ritenuto necessario adottare con urgenza il decreto in oggetto per prevedere misure volte a contrastare manovre speculative nel mercato di riferimento.
Più in particolare, il provvedimento dispone, all'**articolo 1, commi 1 e 2** in commento, la temporanea riduzione, per il periodo 7 agosto - 24 agosto 2026, dell'aliquota di accisa applicata, in uso autotrazione, al gasolio, ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e al biodiesel, in continuità con il decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Come accennato, l'intervento si inserisce in un contesto caratterizzato da forti tensioni venutesi a creare a causa della particolare congiuntura politico-economica dovuta all'incremento dei prezzi dei prodotti energetici impiegati come carburanti derivante dai conflitti in Medio Oriente. L'aumento ha avuto, infatti, un significativo impatto sia sui consumatori privati che sulle categorie che utilizzano

considerevoli quantitativi dei prodotti energetici in questione. Da qui la necessità di intervenire nuovamente sull'accisa gravante sul carburante maggiormente utilizzato (il gasolio) e su quelli ad esso assimilati (HVO e biodiesel), rideterminandone temporaneamente le relative aliquote.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Obiettivo generale, e al contempo specifico, delle disposizioni del provvedimento sopra richiamate (**art. 1, commi 1 e 2**) è quello di ridurre il prezzo di vendita dei predetti carburanti presso i distributori situati nel territorio nazionale in favore di consumatori e imprese; ciò allo scopo di mitigare l'impatto dei rincari energetici legati alle nuove turbolenze dei mercati internazionali.

2.2 Indicatori

La rideterminazione temporanea dell'aliquota di accisa applicata sia al gasolio che all'HVO e al biodiesel (purché tali ultimi due prodotti siano immessi in consumo tal quali e soddisfino le condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014), consiste nella riduzione – da 672,9 a 532,9 euro per mille litri - dell'aliquota di accisa gravante sul gasolio (nonché sull'HVO e sul biodiesel di cui sopra), pari a 14 centesimi di €/l.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO NORMATIVO

3.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

La scelta del legislatore di destinare le risorse finanziarie disponibili principalmente al gasolio e ai citati prodotti ad esso affini, piuttosto che alle altre tipologie di carburanti, deriva dalla considerazione che tale prodotto – oltre ad essere impiegato dai privati cittadini - è ampiamente utilizzato anche nel settore dell'autotrasporto e in altre attività produttive di notevole rilievo, quali, ad esempio, l'agricoltura, la pesca, il trasporto di persone, etc.. Il minor costo atteso del prezzo del gasolio alla pompa derivante dalla misura di riduzione della relativa aliquota di accisa intende, dunque, costituire un sostegno economico non indifferente per gli operatori che fanno largo uso di tale carburante.

3.2 Impatti specifici

L'impatto specifico diretto che ci si attende dall'applicazione della misura in esame (**art. 1, commi 1 e 2**) è una pari riduzione del costo del gasolio, dell'HVO e del biodiesel alla pompa pari a circa 17 centesimi di euro al litro, di cui 14 centesimi di €/l dovuti alla minore accisa e 3 centesimi di euro al litro dovuti alla minore IVA sull'accisa.

A. Effetti sulle PMI

Come sopra evidenziato, si può ragionevolmente presumere che la riduzione delle aliquote di accisa sui predetti carburanti impatterà in maniera positiva ed immediata, in termini di costi operativi, sulle imprese che impiegano soprattutto gasolio per lo svolgimento della loro attività.

B. Effetti sulla concorrenza

L'intervento di riduzione delle aliquote di accisa sui carburanti (**art. 1, commi 1 e 2**) dovrebbe avere effetti positivi sulla concorrenza, tenuto conto delle dinamiche operanti nel libero mercato dei carburanti e degli imprevedibili sviluppi delle vicende geo-politiche in corso.

C. Oneri informativi

Non si riscontano particolari oneri informativi derivanti dal provvedimento di cui **all'art. 1, commi 1 e 2**.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

In considerazione del fatto che la disciplina contenuta nell'**articolo 1, commi 1 e 2,** non è stata emanata al fine di recepire direttive comunitarie, non sussiste, allo stato, la necessità di valutare il rispetto dei livelli minimi di regolazione europea.

4. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

In relazione a quanto previsto dall'**art. 1, commi 1 e 2**), non si ravvisano fattori prevedibili che possano condizionarne o impedirne l'attuazione, stanti anche le dinamiche del libero mercato dei carburanti e la mutevole situazione geo-politica in atto.

4.2 Monitoraggio

Il monitoraggio relativo all'applicazione delle disposizioni in parola (**art. 1, commi 1 e 2**) sarà assicurato dall'ADM e dalla Guardia di finanza mediante i consueti strumenti di controllo, volti a verificare la corretta applicazione della normativa fiscale.

***

Disposizioni in materia di trasporti: Articolo 1, comma 4 (*Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante e di autotrasporto*).

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio Legislativo finanze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Articolo 1, comma 4. L'articolo 1, comma 4 interviene sulla misura di sostegno all'autotrasporto prevista dall'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133. Tale misura consiste nel riconoscimento di un credito d'imposta straordinario, calcolato sull'eccedenza della spesa per il carburante sostenuta nel periodo da marzo a luglio 2026 rispetto al prezzo del mese di febbraio dello stesso anno come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, in favore delle imprese con sede in Italia che svolgono attività di trasporto di merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7.5 t di categoria ambientale EURO 5 o superiore di classe ambientale Euro 5 o superiore, iscritte all'albo nazionale degli autotrasportatori o muniti di licenza per il trasporto di merci in conto proprio.
La disposizione estende ulteriormente il periodo di applicazione della misura da marzo-luglio 2026 a marzo-agosto 2026 e incrementa la relativa dotazione finanziaria da 322 milioni di euro a 364,1 milioni di euro.

La misura si inserisce nel contesto del nuovo incremento dei prezzi dei prodotti energetici e risponde all'esigenza di assicurare continuità al sostegno economico in favore del settore dell'autotrasporto. L'autotrasporto è particolarmente esposto alla dinamica del costo dei carburanti, che incide direttamente sui costi di esercizio delle imprese e, indirettamente, sulla continuità delle filiere logistiche e sull'approvvigionamento di beni e servizi. L'opzione regolatoria prescelta è limitata, mirata e immediatamente applicabile, poiché interviene su una misura già prevista dall'ordinamento, estendendone l'arco temporale e adeguandone la dotazione finanziaria.
Gli impatti attesi sono principalmente di natura economica e amministrativa. Per le imprese di autotrasporto, l'intervento consente di prolungare la copertura della misura anche al mese di agosto, contribuendo ad attenuare gli effetti del rincaro energetico. Per l'amministrazione, l'attuazione avviene nell'ambito della gestione della misura già esistente, senza introdurre nuovi procedimenti o obblighi informativi ulteriori rispetto a quelli eventualmente già previsti. L'onere aggiuntivo derivante dal comma 4 è pari a 42,1 milioni di euro per il 2026.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Articolo 1, comma 4. La disposizione si colloca nel quadro delle misure urgenti adottate per contenere gli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti. Il settore dell'autotrasporto continua a essere particolarmente esposto ai maggiori costi energetici, che incidono in misura rilevante sulla struttura dei costi delle imprese e sulla sostenibilità economica dell'attività di trasporto.

Il problema regolatorio cui l'intervento risponde consiste nell'esigenza di evitare soluzioni di continuità della misura di sostegno in presenza del protrarsi della crisi dei mercati internazionali e degli effetti sui prezzi dei carburanti, estendendone conseguentemente il periodo di applicazione al mese di agosto e adeguandone la dotazione finanziaria.

Sotto il profilo economico, il costo del carburante rappresenta una componente rilevante dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto. L'aumento dei prezzi energetici può incidere sulla liquidità degli operatori, sulla sostenibilità dei servizi di trasporto e sulla stabilità delle filiere logistiche. Sotto il profilo amministrativo, il ricorso alla modifica di una misura già istituita consente di evitare la creazione di un nuovo strumento regolatorio e di utilizzare un impianto gestionale già presente.

L'intervento si rivolge principalmente alle imprese del settore dell'autotrasporto interessate dalla misura di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79.

L'intervento riguarda l'estensione del periodo di riferimento da marzo-luglio 2026 a marzo-agosto 2026, l'incremento della dotazione finanziaria da 322 milioni a 364,1 milioni di euro e l'onere aggiuntivo pari a 42,1 milioni di euro per l'anno 2026.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

2.1 Obiettivi generali e specifici

Articolo 1, comma 4. La disposizione si pone l'obiettivo generale di garantire continuità al sostegno in favore dell'autotrasporto nel contesto del nuovo incremento dei prezzi dei prodotti energetici.

Gli obiettivi specifici dell'intervento sono i seguenti:

- estendere l'arco temporale della misura prevista dall'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, includendo il mese di agosto 2026;

- adeguare la dotazione finanziaria della misura da 322 milioni a 364,1 milioni di euro, in coerenza con l'estensione temporale disposta;

- assicurare una risposta regolatoria immediata mediante la modifica puntuale di una misura già vigente, senza introdurre nuovi strumenti o procedimenti.

2.2 Indicatori

Articolo 1, comma 4. Con riferimento agli obiettivi di cui al punto 2.1 si individuano i seguenti indicatori:
- Continuità della misura ed estensione dell'arco temporale: verifica a consuntivo che l'operatività della misura si sia protratta da marzo ad agosto 2026;
- adeguamento della dotazione: entità delle risorse impegnate o erogate rispetto alla dotazione disponibile;
- adeguatezza della risposta regolatoria: assenza di nuovi procedimenti amministrativi, di nuovi soggetti attuatori o di nuovi atti attuativi rispetto alla disciplina vigente.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO E PRINCIPALI IMPATTI

3.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

Articolo 1, comma 4. La norma in esame ha impatti economici e sociali innanzi tutto sulle imprese del settore dell'autotrasporto di merci: il beneficio atteso deriva dall'estensione della misura al mese di agosto e dall'incremento della dotazione finanziaria, con attenuazione degli effetti del rincaro energetico sui costi di esercizio.
Inoltre, la misura interessa anche la filiera logistica e gli utenti dei servizi di trasporto, in relazione al possibile effetto indiretto di stabilizzazione dei servizi, derivante dal sostegno alla continuità operativa degli operatori del settore.
Non si rilevano impatti ambientali diretti, in quanto la disposizione non introduce regole tecniche sui veicoli, sui carburanti o sulle emissioni, ma si limita a estendere temporalmente e finanziariamente una misura di sostegno economico all'autotrasporto.

3.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Articolo 1, comma 4. L'intervento può produrre effetti favorevoli sulle PMI operanti nel settore dell'autotrasporto, in quanto prolunga la disponibilità della misura anche per il mese di agosto. Non sono previsti nuovi oneri amministrativi specifici per le PMI rispetto alla disciplina già vigente della misura.

B. Effetti sulla concorrenza

Articolo 1, comma 4. La modifica opera sull'estensione temporale e sulla dotazione di una misura già prevista. Non emergono elementi idonei a introdurre restrizioni concorrenziali dirette ulteriori rispetto al quadro vigente. L'attuazione dovrà comunque avvenire secondo criteri coerenti con la disciplina applicabile alla misura originaria.

C. Oneri informativi

Articolo 1, comma 4. La disposizione non introduce nuovi obblighi informativi a carico delle imprese del settore.

4. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

Articolo 1, comma 4. Responsabile dell'attuazione della disposizione è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4.2 Monitoraggio

Articolo 1, comma 4. Il sistema di monitoraggio fa capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

****fine*



19PDL0214900