Camera dei deputati
Servizio Studi
XIX Legislatura

Documentazione per l'attività consultiva
della I Commissione

Disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale
D.L. 162/2026 / A.C. 3106

Dossier n° 307 - Elementi per la valutazione degli aspetti di legittimità costituzionale
6 ottobre 2026

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	3106
D.L.	162/2026
Titolo:	Conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale
Numero di articoli:	8
Date:	
emanazione:	17 settembre 2026
presentazione:	17 settembre 2026
assegnazione:	18 settembre 2026
Commissione competente :	VI Finanze
Stato dell'iter:	In corso di esame in Commissione

Contenuto

Il disegno di legge A.C. 3106, recante la conversione del **decreto-legge n. 162 del 2026**, prevede disposizioni urgenti per il **sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale**. Il provvedimento è stato assegnato alla VI Commissione il 18 settembre 2026, la quale ne ha avviato l'esame in sede referente il 24 settembre scorso.

Il decreto-legge n. 162 del 2026 si compone di **8 articoli**, suddivisi in **3 capi**.

L'**articolo 1** dispone la **riduzione delle aliquote di accisa** applicate al gasolio e al biodiesel impiegati come carburanti, nella misura di 10 centesimi di euro per litro per il gasolio e di 4,45 centesimi per litro per il biodiesel nel periodo **dal 18 al 25 settembre**. Per il periodo dal **26 settembre al 5 ottobre** la riduzione passa a 5 centesimi per litro per il gasolio. Viene, inoltre, prorogato per il mese di **ottobre 2026** il **credito d'imposta** riconosciuto in favore delle imprese operanti nel **settore dell'autotrasporto** delle merci, delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto di persone e delle imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano veicoli di classe ambientale euro V e VI.

Si ricorda che la misura di 532,90 euro per mille litri (con una riduzione di 14 centesimi di euro per litro) dell'aliquota di accisa sul gasolio è stata disposta per il periodo dal 28 al 29 luglio 2026 dal D.M. 27 luglio 2026 (meccanismo della c.d. accisa mobile). Il decreto-legge n. 133 del 2026 ha disposto la stessa misura per il periodo dal 30 luglio fino al 6 agosto. Il decreto-legge n. 139 del 2026 ha prorogato la medesima misura dal 7 al 24 agosto. Per il periodo dal 25 al 26 agosto è intervenuto il D.M. 20 agosto 2026 il quale ha disposto la stessa misura di accisa sul gasolio con oneri a valere sulle maggiori entrate IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di luglio 2026. Il decreto-legge n. 153 del 2026 ha nuovamente prorogato la medesima misura di accisa dal 27 agosto al 5 settembre. Il D.M. 4 settembre 2026 ha previsto dal 7 al 10 settembre la stessa misura dell'aliquota di accisa sul gasolio con oneri a valere sulle maggiori entrate da IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di agosto 2026. Da ultimo, il decreto-legge n. 157 del 2026 ha prorogato la stessa misura di accisa dall'11 al 17 settembre 2026. Si ricorda, altresì, che il D.L. n. 133 del 2026 per il periodo dal 30 luglio fino al 6 agosto ha disposto la misura di 532,90 euro per mille litri dell'aliquota di accisa applicata ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e al biodiesel. Il decreto-legge n. 139 del 2026 ha prorogato la medesima misura dal 7 al 24 agosto. Il decreto-legge n. 153 del 2026 ha nuovamente prorogato la medesima misura di accisa dal 27 agosto al 5 settembre. I D.M. del 20 agosto 2026 e del 4 settembre 2026 che hanno disposto la riduzione dell'accisa sul gasolio per i periodi, rispettivamente, del 25-26 agosto e del 6-10 settembre non hanno riguardato l'aliquota per il biodiesel la quale per i periodi sopra indicati è tornata a 617,40 euro per mille litri.

L'**articolo 2** dispone per l'**anno 2027** l'**esenzione** dal pagamento della tassa automobilistica (c.d. **bollo auto**) relativamente ad un solo veicolo per persona fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una potenza superiore a **80 kW**. Per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura. L'esenzione si applica anche nelle regioni a statuto speciale e nelle Province autonome, previo Accordo con ciascuna autonomia speciale. In considerazione del fatto che si tratta di un tributo proprio delle regioni e delle province autonome, si prevede a loro favore un trasferimento compensativo di 2.293,5 milioni di euro per l'anno 2027. Gli importi spettanti a ciascun ente saranno stabiliti entro il 31 marzo 2027 con decreto ministeriale tenendo conto degli Accordi e **sentita la Conferenza Stato-regioni**.

L'**articolo 3** riguarda la ripartizione di risorse per i **comuni di frontiera nelle zone di confine italo-elvetiche**. Il comma 1 assegna le risorse del Fondo per lo sviluppo economico, il potenziamento delle infrastrutture e il sostegno dei salari nelle zone di confine italo-elvetiche (istituito dall'articolo 11 della legge n. 83 del 2023) alle Regioni Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e alla provincia autonoma di Bolzano, per gli anni 2026 e 2027, precisando le modalità di ripartizione in sede di prima applicazione e in deroga alla normativa vigente. Il comma 2 contiene una norma di interpretazione autentica sulle percentuali demografiche (rapporto tra numero di frontalieri e popolazione di un comune) richieste per l'attribuzione ai comuni di frontiera del contributo statale previsto dall'articolo 10 della legge n. 83 del 2023.

L'**articolo 4** dispone la **disapplicazione, fino al 1° dicembre 2026**, delle disposizioni della legge di bilancio per il 2026 che hanno introdotto un **contributo amministrativo di 2 euro** a copertura delle spese collegate alle **importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro**.

L'**articolo 5** prevede un **rifinanziamento del Fondo integrativo statale per la concessione di borse di studio di 288 milioni di euro** per l'esercizio finanziario 2026, disponendo che, per le coperture dei corrispondenti oneri finanziari, si provvede ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge in esame.

L'**articolo 6** trasferisce alla "**Fondazione Milano-Cortina 2026**", nell'anno 2026, una somma pari a **150 milioni di euro** al fine di garantirne l'equilibrio di bilancio, fermi restando i contributi previsti a carico degli enti territoriali interessati, disponendo al contempo che alla copertura dei corrispondenti oneri si provvede ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge in esame.

L'**articolo 7** reca le **disposizioni finanziarie**.

L'**articolo 8** reca la **clausola di entrata in vigore** del decreto-legge.

Presupposti di necessità e urgenza

Il decreto-legge n. 162 del 2026, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale, è riconducibile, sulla base del preambolo, alla straordinaria necessità e urgenza di adottare misure per contenere gli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti e ulteriori misure in materia fiscale, nonché di prevedere misure urgenti per la promozione del diritto allo studio e per assicurare l'equilibrio di bilancio della Fondazione "Milano-Cortina 2026".

Relazioni allegate o richieste

Il provvedimento risulta corredato della relazione illustrativa e della relazione tecnica.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento appare prevalentemente riconducibile alle materie "**sistema tributario e contabile dello Stato**", ascritta alla potestà legislativa esclusiva statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *e*), della Costituzione, e "**coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario**", attribuita alla potestà legislativa concorrente Stato-regioni di cui al terzo comma del medesimo articolo 117.

La tassa automobilistica regionale

Per **tributo erariale** si intende un tributo istituito e disciplinato dalla legge statale, il cui gettito spetta allo Stato. La regione può parteciparvi mediante una compartecipazione, ai sensi dell'articolo 119, secondo comma, della Costituzione, ossia una quota del gettito riferibile al territorio, senza alcuna titolarità del tributo. Il medesimo articolo 119, secondo comma, riconosce alle regioni "**tributi ed entrate propri**", senza definirli. La distinzione è stata elaborata dalla Corte costituzionale (cfr. **sentenze nn. 296 e 297 del 2003** e **n. 37 del 2004**) e recepita dalla

legge n. 42 del 2009 (articolo 7). Sono **tributi propri** in senso stretto (o autonomi) quelli istituiti con legge regionale in relazione a presupposti non già assoggettati a imposizione erariale, nel rispetto dei principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario, con disciplina e gettito regionali. Sono **tributi propri derivati** quelli istituiti e regolati da legge statale, il cui gettito è attribuito alle regioni, le quali possono modificarne le aliquote e disporre esenzioni, detrazioni e deduzioni nei limiti e secondo i criteri fissati dalla legislazione statale e nel rispetto della normativa comunitaria. Il tributo ha dunque fonte e disciplina statali, ma è "proprio" sotto il profilo della titolarità del gettito. Questa categoria non configura, di regola, una piena autonomia impositiva regionale: lo Stato conserva, entro i limiti di ragionevolezza e di integrale finanziamento delle funzioni (articolo 119, quarto comma), il potere di incidere su presupposti ed esenzioni.
La **tassa automobilistica** è stata istituita dal decreto del Presidente della Repubblica n. 39 del 1953 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche). Le regioni a statuto ordinario sono titolari del gettito della tassa automobilistica a decorrere dal 1° gennaio 1993 (decreto legislativo n. 504 del 1992, articoli 23-27). A decorrere dal 1° gennaio 1999, sono, inoltre, titolari delle competenze in materia di accertamento, riscossione, recupero, applicazione delle sanzioni, rimborsi e contenzioso (legge n. 449 del 1999, articolo 17, comma 10). Alle regioni a statuto ordinario, dunque, il legislatore statale ha attribuito il gettito della tassa, unitamente all'attività amministrativa connessa alla sua riscossione, nonché un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito con decreto ministeriale, restando ferma la competenza esclusiva dello Stato per ogni altro aspetto della disciplina sostanziale.
Il **decreto legislativo n. 68 del 2011** (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) non ha mutato la natura di tributo proprio derivato della tassa, ma le ha riservato un regime diverso da quello degli altri tributi derivati, affidandone la disciplina alle regioni, fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale (articolo 8, comma 2).
Il **decreto legislativo n. 147 del 2026** (in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale, attuativo della delega fiscale) ha, infine, modificato, all'articolo 13, comma 1, il citato decreto legislativo n. 68 del 2011, qualificando la tassa automobilistica - recependo la definizione elaborata dalla sentenza n. 122 del 2019 della Corte costituzionale - come **tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva**.
Nelle **regioni a statuto speciale** il quadro è differenziato. Nel territorio di tre regioni la tassa è rimasta un **tributo erariale**, del cui gettito ricevono una compartecipazione la Valle d'Aosta, nella misura di dieci decimi, e la Sardegna, nella misura di sette decimi, mentre il Friuli-Venezia Giulia non riceve alcuna compartecipazione. Nelle **Province autonome di Trento e di Bolzano** e nella **Regione siciliana** la compartecipazione all'imposta erariale è stata invece sostituita da un'**imposta propria**.
Nella sentenza n. 296 del 2003 la Corte costituzionale ha affermato che alle regioni è stato attribuito il gettito della tassa automobilistica, "unitamente alla attività amministrativa connessa alla sua riscossione, restando invece ferma la disciplina statale per ogni altro aspetto sostanziale della tassa stessa". La tassa **non può dunque qualificarsi "tributo proprio della regione"** nel senso oggi fatto proprio dall'articolo 119, secondo comma, della Costituzione, e la sua disciplina sostanziale **non è divenuta oggetto di legislazione concorrente** ai sensi dell'articolo 117, terzo comma. Tale impostazione è stata confermata dalle sentenze nn. 297 e 311 del 2003, 455 del 2005, 451 del 2007, 199 e 242 del 2016 e 118 del 2017. Da essa è disceso l'esclusione del potere regionale di disporre esenzioni dalla tassa o di modificare i termini di prescrizione del relativo accertamento, trattandosi di materia riconducibile alla competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *e*).
Con un'evoluzione giurisprudenziale, nella citata **sentenza n. 122 del 2019** la Corte ha precisato che il legislatore ha attribuito alla tassa automobilistica una **valenza differenziata**, sia rispetto ai tributi propri autonomi sia rispetto agli altri tributi propri derivati, configurandola come un **tributo proprio derivato particolare, parzialmente "ceduto"**. Alle regioni è, infatti, riconosciuto un **più ampio margine di autonoma disciplina**, limitato dal solo vincolo, unidirezionale, di non superare il limite massimo di manovrabilità stabilito dalla legge statale. La tassa automobilistica si configura così come un ***tertium genus***, rispetto al quale le regioni possono sviluppare una propria politica fiscale rispondente a specifiche esigenze di differenziazione. Ne consegue che le regioni sono libere di introdurre esenzioni dal bollo auto: l'ampliamento del regime di esenzione non eccede l'autonomia impositiva regionale e non contrasta nemmeno con i principi dell'ordinamento tributario, cui la legislazione regionale resta vincolata anche nei maggiori margini di manovrabilità. La sentenza n. 288 del 2021 ha, infine, ribadito la qualificazione della tassa come tributo proprio derivato, in quanto istituito e disciplinato dallo Stato, con gettito attribuito alle regioni, che possono intervenire nei limiti stabiliti dalla legislazione statale.

Il provvedimento incide, altresì, sulle materie "**tutela della concorrenza**" e "**determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale**" rientranti nella potestà legislativa statale di cui all'articolo 117, secondo comma, lettere *e*) e *m*), della Costituzione.

In relazione alla conformità dell'articolo 5 del provvedimento in esame all'articolo 117, terzo comma, della Costituzione - che include l'"**istruzione**" tra le materie di competenza concorrente -, si evidenzia che la norma si limita ad incrementare con risorse statali la dotazione del fondo integrativo statale per la concessione di borse di studio, facendo salve le attuali modalità di riparto.

A fronte di questo concorso di competenze, il provvedimento prevede alcune forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali. In particolare:

- l'**articolo 2, comma 4**, che richiede la stipula di appositi **Accordi con le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano**, considerata l'applicazione dell'esenzione dalla tassa automobilistica anche nei territori di tali autonomie speciali;

- l'**articolo 2, comma 5**, che prevede il **parere della Conferenza Stato-regioni** ai fini dell'adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui determinare, entro il 31 marzo 2027 e tenuto conto dei suddetti Accordi con le regioni a statuto speciale e con le province autonome, titolari della tassa automobilistica quale tributo proprio, gli importi spettanti - a titolo compensativo - a ciascuna regione e provincia autonoma, nei cui bilanci sia acquisito, in tutto o in parte, il gettito derivante dalla tassa automobilistica.

Cost307	Servizio Studi Dipartimento Istituzioni	st_istituzioni@camera.it - 066760-3855	𝕏 CD_istituzioni
	Servizio Studi Dipartimento Finanze	st_finanze@camera.it - 066760-9496	𝕏 CD_finanze

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.