

CAMERA DEI DEPUTATI N. 505

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato VACCARO

Disciplina dell'imposizione fiscale sui carburanti per autotrazione

Presentata il 25 marzo 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, definisce l'accisa come: «l'imposizione indiretta sulla produzione o sul consumo dei prodotti energetici, dell'alcole etilico e delle bevande alcoliche, dell'energia elettrica e dei tabacchi lavorati, diversa dalle altre imposizioni indirette previste dal Titolo III del presente testo unico» (articolo 1, comma 2, lettera a)).

L'accisa colpisce la quantità dei beni acquistati dal cittadino, non il valore del prodotto, comportando così una sensibile distorsione del prezzo finale.

Oggi, indipendentemente dal gestore presso il quale ci si approvvigiona, gli utenti della strada si confrontano, ormai quotidianamente e in modo incessante, con le oscillazioni vertiginose e insosteni-

bili dei prezzi della benzina. La competitività del nostro sistema produttivo, così come strutturata, appare inadeguata a supportare e a sopportare tali continui aumenti.

La nostra benzina, inoltre, è tra le più care d'Europa poiché il suo prezzo di produzione supera da anni di circa 4 centesimi la media dell'Unione europea e le suddette accise, nella maggior parte dei casi, risultano essere totalmente anacronistiche e non più giustificate dal perseguimento degli scopi per i quali sono state, di volta in volta, introdotte.

Tali imposte rappresentano indubbiamente una quota importante delle entrate nel bilancio dello Stato anche perché, come componenti del valore di un prodotto, sono soggette anch'esse all'imposta sul valore aggiunto (IVA): infatti, le entrate fiscali derivanti dalle accise sui prodotti petroliferi previste dallo Stato per l'anno

2010 sono ammontate a circa 19,7 miliardi di euro, cui sono stati aggiunti circa 5 miliardi di euro di IVA sulle sole accise.

In Italia, nel caso specifico dei carburanti, sono state istituite nel tempo — in modo vario e in merito alle tematiche più differenti — una serie di accise, nate di volta in volta per finanziare alcune emergenze, come guerre, crisi o disastri naturali, che ancora oggi permangono, gravando non poco sulle tasche dei cittadini.

Questo l'elenco delle accise che attualmente insistono sul prezzo del carburante:

1,90 lire (0,00103 euro) per il finanziamento della guerra di Etiopia del 1935-1936;

14 lire (0,00723 euro) per il finanziamento della crisi di Suez del 1956;

10 lire (0,00516 euro) per il finanziamento del disastro del Vajont del 1963;

10 lire (0,00516 euro) per il finanziamento dell'alluvione di Firenze del 1966;

10 lire (0,00516 euro) per il finanziamento del terremoto del Belice del 1968;

99 lire (0,0511 euro) per il finanziamento del terremoto del Friuli Venezia Giulia del 1976;

75 lire (0,0387 euro) per il finanziamento del terremoto dell'Irpinia del 1980;

205 lire (0,106 euro) per il finanziamento della guerra del Libano del 1983;

22 lire (0,0114 euro) per il finanziamento della missione UNMIBH in Bosnia del 1996;

0,02 euro per il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri del 2004.

Gli studi rilevano che le accise in vigore gravano sul costo del carburante per un ammontare complessivo di circa 0,30 centesimi al litro: solo queste accise, infatti, incidono sul prezzo finale della benzina per circa il 21 per cento.

Occorre quindi un'idea politica coraggiosa, che si confronti con la contingenza

economica e con le istanze portate avanti, tra gli altri, da numerose associazioni di consumatori esasperate dalle vessazioni subite dalla cittadinanza dinanzi a una continua e ingiustificabile oscillazione verso l'alto dei prezzi.

Razionalizzare a vantaggio dei cittadini consumatori le imposte sulla fabbricazione e sul consumo sui carburanti per autotrazione: a questo mira la presente proposta di legge nata sulla spinta dell'ultimo massiccio rincaro dei carburanti.

Ciò che pare improcrastinabile — è questa la *ratio* della proposta di legge — è la necessità, dettata in prima battuta dal buon senso che, ove una determinata causa che ha dato origine a una tassa viene meno, la stessa imposta deve, di conseguenza, essere superata.

La presente proposta di legge, in considerazione dell'attuale crisi economica, nasce con lo scopo di agire concretamente sui citati iniqui balzelli: l'obiettivo è eliminare le accise istituite dal 1935 al 2004 e introdurre, al fine di colmare le minori entrate derivanti per lo Stato, un'imposta ecologica, *green tax*, composta da una quota parte fissa (differente per benzina e per gasolio) e da una quota parte proporzionale al prezzo industriale del carburante, al netto dell'IVA (articolo 3). Le aliquote percentuali da applicare dovranno essere specificamente differenziate per ciascuna tipologia di carburante (benzina, gasolio, gas di petrolio liquefatto-GPL, metano) e diversificate a seconda delle emissioni di anidride carbonica conseguenti all'impiego del prodotto e non potranno eccedere il 20 per cento del prezzo industriale del carburante stesso (calcolato al netto dell'IVA). La parte proporzionale della *green tax* oscillerà al variare del prezzo della benzina, al contrario delle accise (imposta fissa); qualora però il prezzo del carburante dovesse eccedere oltre il 5 per cento ovvero diminuire oltre il 25 per cento rispetto al prezzo medio individuato nei precedenti dodici mesi, le variazioni saranno sterilizzate mediante la corrispondente riduzione o l'automatico aumento della stessa quota proporzionale della *green tax*.

È inoltre previsto, all'articolo 5, un apposito fondo di rotazione per la fiscalizzazione delle eccessive variazioni del prezzo del carburante.

Al contempo, eventuali aumenti del prezzo industriale medio del carburante oltre quello stabilito con circolare ministeriale, sarebbero contenuti dalla razionalizzazione dell'imposta, che aggiornata e variabile a seconda delle emissioni di anidride carbonica del carburante, si ridurrebbe fino al 10 per cento, andando a incidere sulla differenza tra il prezzo medio del carburante stabilito con circolare ministeriale e l'aumento subito dallo stesso carburante.

Qualora i prezzi del carburante dovessero scendere al di sotto del prezzo medio

indicato, le entrate per le casse dello Stato sarebbero comunque assicurate dalla *green tax* che continuerebbe a incidere comunque per il 20 per cento sul prezzo raggiunto.

In ultimo viene previsto un innovativo sistema di comunicazione telematica, in tempo reale, dei prezzi dei carburanti alla pompa. Tale meccanismo mette in comunicazione il Ministero dello sviluppo economico, i gestori degli impianti di distribuzione e, in ultimo, gli utenti consumatori.

Si trasformerebbe così quello che è un attuale problema irrisolto in un'opportunità virtuosa per il sistema Paese: i cittadini si confronterebbero, quindi, con prezzi alla pompa meno cari.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge è finalizzata al perseguimento dei seguenti obiettivi:

a) razionalizzare e rideterminare i sistemi di imposizione fiscale in vigore gravanti sul consumo dei carburanti per autotrazione;

b) perseguire, attraverso la rimodulazione del vigente sistema di imposizione fiscale sul consumo dei carburanti per autotrazione, lo sviluppo di politiche pubbliche ambientali e la riduzione di emissioni di anidride carbonica derivanti dall'impiego di carburanti per autotrazione, in attuazione del Protocollo di Kyoto, reso esecutivo ai sensi della legge 1° giugno 2002, n. 120, e degli ulteriori e successivi impegni definiti dall'Unione europea nonché da accordi internazionali sottoscritti dall'Italia.

ART. 2.

(Soppressione delle accise sui carburanti per autotrazione).

1. Fatte salve le disposizioni di legge o aventi forza di legge e le disposizioni dell'Unione europea e internazionali più favorevoli vigenti nel territorio della Repubblica in materia di consumo di carburanti per autotrazione, a decorrere dall'anno successivo a quello della data di entrata in vigore della presente legge, le accise sui carburanti per autotrazione sono soppresse. Il Governo provvede, con appositi provvedimenti, a individuare le disposizioni di legge o aventi forza di legge e le disposizioni regolamentari vigenti alla medesima data istitutive o modificative

delle accise sul consumo di carburanti per autotrazione e a disporne l'abrogazione.

ART. 3.

*(Imposta ecologica
sui carburanti per autotrazione).*

1. A decorrere dall'anno successivo a quello della data di entrata in vigore della presente legge, al fine di garantire al bilancio annuale dello Stato la parità di gettito derivante dalle imposizioni indirette sul consumo dei carburanti per autotrazione nella media dei precedenti centoventi mesi e, per il conseguimento delle finalità di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 1, è istituita un'imposta ecologica sul consumo dei medesimi carburanti.

2. L'imposta ecologica di cui al comma 1 è costituita da una quota parte fissa e da una quota parte proporzionale.

3. Il Ministero dello sviluppo economico, con propria circolare, aggiorna semestralmente l'ammontare della quota parte fissa dell'imposta ecologica in modo da garantire allo Stato la parità di gettito secondo quanto stabilito dal comma 1.

4. La quota parte proporzionale dell'imposta ecologica è determinata da un'aliquota proporzionale compresa tra un minimo del 10 per cento e un massimo del 20 per cento del valore del prezzo industriale medio semestrale dei carburanti per autotrazione in Italia, al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) rilevato ai sensi dell'articolo 4, comma 1.

5. Il Ministro dello sviluppo economico, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, adotta, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più regolamenti aventi ad oggetto l'individuazione delle differenti aliquote relative alla quota parte proporzionale di cui al comma 4 del presente articolo, da applicare distintamente alle diverse tipologie di carburante per autotrazione e in misura direttamente proporzionale alla quantità di agenti inquinanti contenuti negli stessi.

ART. 4.

(Fiscalizzazione degli aumenti del prezzo dei carburanti per autotrazione).

1. Entro il 15 gennaio di ciascun anno, il Ministero dello sviluppo economico emana una circolare, da aggiornare ogni trimestre, che certifica il prezzo medio industriale dei carburanti per autotrazione praticato in Italia, al netto dell'IVA.

2. Qualora, nel corso dell'anno di riferimento, il prezzo medio dei carburanti per autotrazione ecceda in misura superiore al 5 per cento il prezzo medio industriale dei carburanti per autotrazione certificato secondo le modalità di cui al comma 1 e calcolato sulla base dei dodici mesi precedenti, l'imposta ecologica è complessivamente ridotta di un ammontare pari all'aumento in eccesso rispetto al 5 per cento. Tale aumento è fiscalizzato fino a concorrenza del fondo di rotazione di cui all'articolo 5.

3. Qualora il prezzo medio dei carburanti per autotrazione diminuisca in misura superiore al 25 per cento rispetto al prezzo medio industriale dei carburanti per autotrazione certificato secondo le modalità di cui al comma 1 e calcolato sulla base dei dodici mesi precedenti, l'imposta ecologica è complessivamente aumentata di un ammontare pari alla diminuzione in difetto rispetto al 25 per cento. Tale diminuzione è fiscalizzata fino a concorrenza del fondo di rotazione di cui all'articolo 5.

4. In nessun caso la tassazione complessiva prevista dal presente articolo può scendere al di sotto dei limiti minimi fissati dalla tabella A di cui all'allegato I della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003.

ART. 5.

(Istituzione di un fondo di rotazione).

1. È istituito un fondo di rotazione, di seguito denominato fondo, di ammontare pari a 5 milioni di euro. Il fondo è

destinato a ridurre l'imposta ecologica nei casi previsti dall'articolo 4, commi 2 e 3. Il fondo è alimentato dagli incrementi dell'imposta ecologica previsti nel caso in cui i prezzi dei carburanti per autotrazione diminuiscano in misura superiore al 25 per cento rispetto al prezzo medio industriale rilevato nei dodici mesi precedenti. Nell'anno successivo a quello della data di entrata in vigore della presente legge, il fondo è alimentato con una frazione pari all'1 per cento della quota parte fissa dell'imposta ecologica e dai risparmi derivanti alla pubblica amministrazione dall'attuazione della medesima legge.

ART. 6.

(Modifiche all'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99, in materia di conoscibilità dei prezzi dei carburanti).

1. All'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Presso il Ministero dello sviluppo economico è istituita una banca dati per l'acquisizione con cadenza settimanale dei prezzi praticati da ogni impianto di distribuzione di carburanti per autotrazione presente nel territorio nazionale. I prezzi, comunicati da parte di chiunque esercita l'attività di vendita al pubblico di carburanti per autotrazione per uso civile, devono essere coincidenti con quelli esposti sulle colonnine di erogazione dei carburanti medesimi e sui cartelloni ubicati presso gli stessi impianti di distribuzione »;

b) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« *2-bis.* Il Ministero dello sviluppo economico pubblica, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, un bando di gara per l'affidamento della gestione del servizio di comunicazione dei prezzi dei carburanti per autotrazione applicati alla pompa da

parte dei singoli gestori di cui al comma 1-*bis*, a soggetti, anche privati, specializzati in servizi di comunicazione.

2-*ter*. Il servizio di comunicazione di cui al comma 2-*bis* prevede la possibilità di fornire a coloro che ne fanno richiesta informazioni in tempo reale sull'ubicazione degli impianti di distribuzione dei carburanti per autotrazione in rapporto alla distanza chilometrica con il luogo di invio della richiesta, con relativa indicazione dei prezzi applicati alla pompa suddivisi per tipologia di carburante erogato. Il servizio di comunicazione prevede, altresì, la possibilità di fornire tali informazioni sulla base di criteri di ricerca predeterminati e alternativi. La richiesta e la relativa comunicazione sono trasmesse mediante la rete *internet* o i telefoni cellulari.

2-*quater*. La copertura finanziaria del servizio di comunicazione è garantita da una frazione pari allo 0,1 per cento dell'imposta ecologica sui carburanti per autotrazione ».

