

## Contributo nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui fenomeni di evasione dell'iva e delle accise nel settore della distribuzione dei carburanti

Commissione VI (Finanze) - Camera dei Deputati

17 ottobre 2023

### Assopetroli-Assoenergia: chi siamo

---

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia, che dal 1949 rappresenta le piccole e medie imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica.

Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le aziende associate sono presenti sia sul canale "rete" (ovvero gli impianti di distribuzione stradali), sia su quello "extrarete", che definisce in via residuale tutto ciò che esula dalla distribuzione stradale, e quindi – ad esempio – le forniture destinate a: pubblica amministrazione, industria, autotrasporto, agricoltura, marina e aviazione.

Complessivamente stimiamo che alle aziende associate possa ricondursi la proprietà di circa il 50% della rete distributiva stradale italiana (composta in totale da circa 22.000 punti vendita) mentre, per il comparto extrarete, stimiamo che almeno il 60% dei carburanti distribuiti all'ingrosso siano commercializzati dalle PMI associate.

Di seguito si riportano le domande presenti nel questionario e le nostre relative risposte.

### Domanda n. 1

---

*"Sulla base di informazioni condivise dalle associazioni di categoria, il settore della distribuzione di carburanti, risulta essere caratterizzato da diffusi fenomeni di non assolvimento delle imposte (IVA e accise), come anche risulta dalla Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva (allegata alla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza - NadeF del mese di settembre 2022)".*

**(1.1) D: In base alla Vostra esperienza, come si configurano tali condotte illecite?**

**R:** Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nella periodica Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva, individua **tre fondamentali tipologie di comportamenti fraudolenti** nel settore dei carburanti<sup>1</sup>:

1. "Designer fuel fraud", consistente nell'introduzione clandestina da altri Stati membri di prodotti energetici non sottoposti a tracciamento elettronico oppure suscettibili di essere miscelati col (o sostituiti al) gasolio per autotrazione;
2. Destinazione fraudolenta di prodotti ad accisa agevolata o esente ad usi maggiormente tassati;

---

<sup>1</sup> Ministero dell'Economia e delle Finanze, "Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva. Anno 2022", p.68.

3. Frodi IVA, consistenti nell'immissione in commercio di rilevanti volumi di carburante a un prezzo inferiore a quello "normale", raggirando i pagamenti sull'IVA. Questa terza tipologia di frode è quella più rilevante dal punto di vista quantitativo (secondo le indagini condotte dalla Guardia di Finanza, circa il 70% delle frodi interessa questo tributo).

Per ciascuna di queste frodi oggi esiste un presidio di legge, che ne ha drasticamente ridotto l'entità. Nell'ordine: per il contrasto delle "designer fuel fraud" è in vigore, dal 1° ottobre 2020, il sistema di tracciabilità per la circolazione nel territorio nazionale degli oli lubrificanti (LUB)<sup>2</sup>; per il contrasto della destinazione dei carburanti esenti/agevolati ad usi maggiormente tassati vengono in soccorso sia l'E-DAS che la fatturazione elettronica; quanto infine alle frodi IVA sono stati previsti l'eliminazione della lettera di intento e i presidi introdotti con la Legge n. 205/2017.

**La sommatoria degli effetti di queste misure ha portato a un sostanziale ridimensionamento del tax gap** (accise e IVA), che però è pressoché impossibile quantificare univocamente e con esattezza. A riprova di tale difficoltà, si ha ragione di ritenere che anche le metriche utilizzate dal MEF, sulle quali lo stesso Ministero avrebbe espresso alcune perplessità, possano aver condotto a i) una sovrastima dei volumi di carburanti per i quali l'accisa non è assolta; ii) l'identificazione di un trend oscillante, che in realtà è decrescente; iii) una sovrastima dell'entità del gettito teorico e, dunque, del tax gap.

Gli elementi di incertezza relativi alle stime del MEF sono illustrati in dettaglio nel paragrafo 4 (pagg.9-13) dello studio "Il settore dei carburanti tra frodi e concorrenza: prospettive e rischi", di Anna Sciortino e Carlo Stagnaro (Istituto Bruno Leoni), realizzato in collaborazione con Assopetroli-Assoenergia e pubblicato il 20 luglio 2023, allegato alla presente nota e al quale si rimanda per ulteriore approfondimento.

**In definitiva, pur con tutte le difficoltà derivanti dal quantificare quella che, per definizione, è economia sommersa, un'analisi globale dei dati restituisce l'immagine di un fenomeno in netta remissione, sia sul fronte IVA che su quello accise, per effetto delle numerose misure di contrasto all'illegalità già implementate.**

**(1.2) D: Quali effetti tali condotte producono sul regolare funzionamento del mercato e sull'andamento dei prezzi?**

**R:** In generale, sui prezzi dei carburanti e sul loro andamento influiscono diversi fattori. In primis il **carico tributario, che in Italia è cresciuto significativamente negli anni<sup>3</sup> ed è tra i più alti a livello europeo<sup>4</sup>**. Occorre inoltre tenere conto del livello del **prezzo industriale** dei prodotti, che risente anche (ma non esclusivamente) delle quotazioni del greggio e del cambio euro/dollaro.

La serie storica dei prezzi dal 1970 al 2022 (Figura 1)<sup>5</sup> mostra che, in termini reali, i prezzi della benzina hanno continuato nel tempo a oscillare all'interno di una banda relativamente ristretta,

<sup>2</sup> Decreto 22 aprile 2020 "Tracciabilità degli oli lubrificanti di cui all'art. 7-bis del Decreto Legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 (Testo unico accise)"

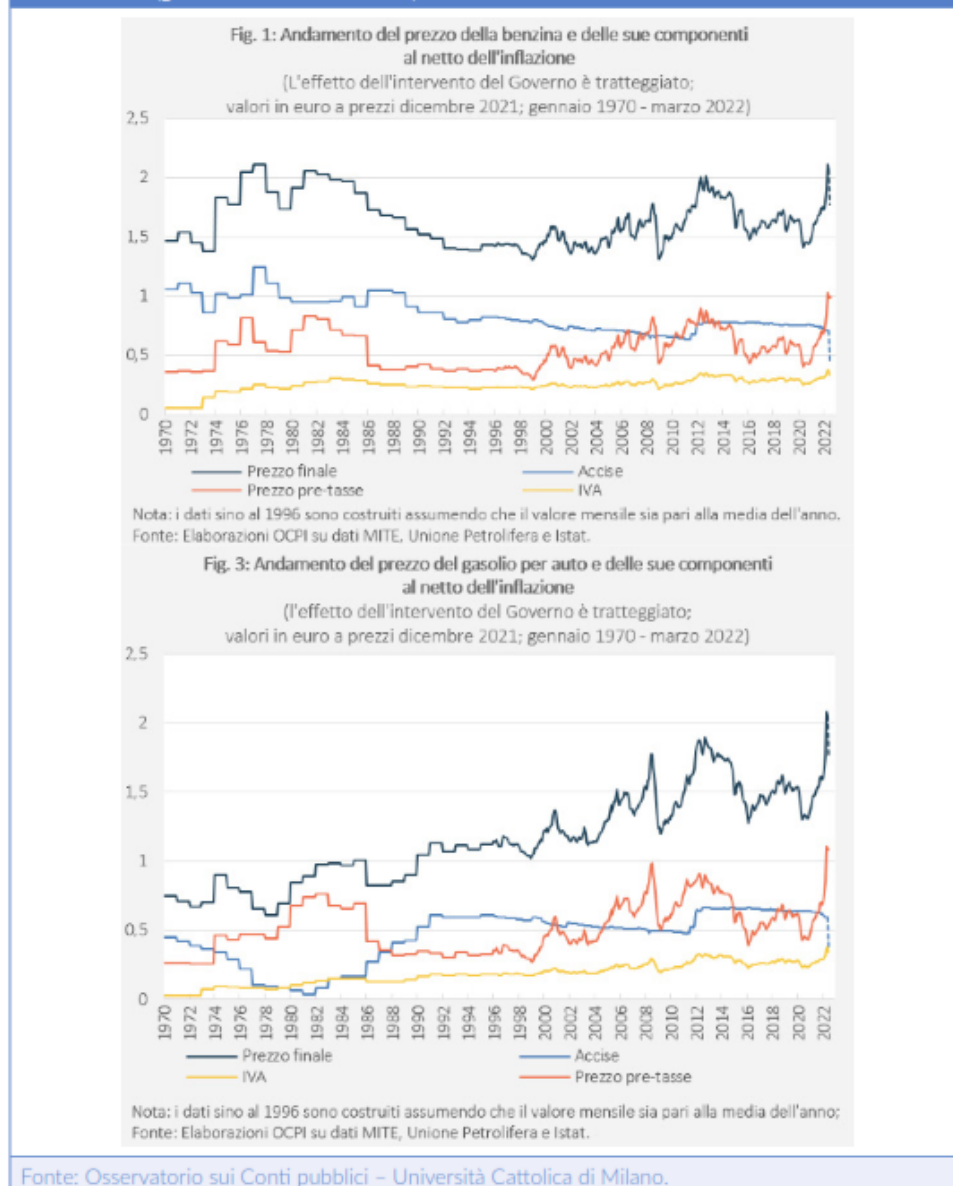
<sup>3</sup> Le accise sulla benzina (in valore assoluto) sono cresciute da 0,42 euro / litro nel gennaio 1990 a 0,73 euro / litro oggi, mentre sul gasolio si è passati da 0,22 euro / litro a 0,62 euro / litro nello stesso periodo di tempo. Anche l'Iva è cresciuta, nel frattempo, dal 19 al 22 per cento. Naturalmente, questi dati non vanno presi a valore nominale, ma confrontati con l'andamento dell'inflazione.

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/energy/maps/maps\\_weekly\\_oil\\_bulletin/latest\\_taxation\\_oil\\_prices.pdf](https://ec.europa.eu/energy/maps/maps_weekly_oil_bulletin/latest_taxation_oil_prices.pdf)

<sup>5</sup> Tratta dallo studio "Il settore dei carburanti tra frodi e concorrenza: prospettive e rischi", di Anna Sciortino e Carlo Stagnaro (Istituto Bruno Leoni), in collaborazione con Assopetroli-Assoenergia – 20 luglio 2023

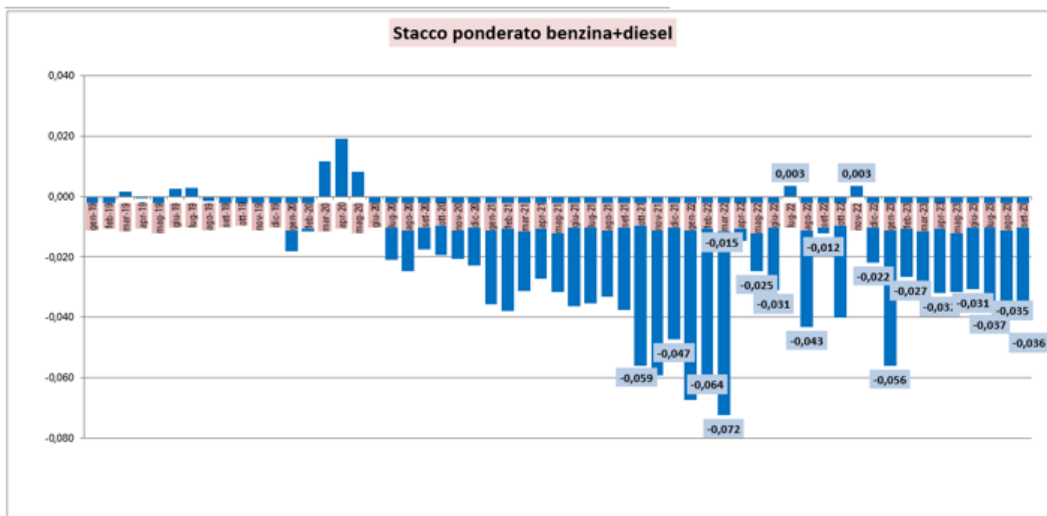
mentre il gasolio ha conosciuto una significativa crescita dei prezzi al netto dell'inflazione, anche a causa della citata impennata delle accise.

Figura 1. Andamento dei prezzi della benzina e del gasolio e delle rispettive componenti al netto dell'inflazione (gennaio 1970-marzo 2022)



L'elevata pressione fiscale e l'incremento dei prezzi della materia prima hanno determinato, specie negli ultimi mesi, un rincaro dei prodotti per i consumatori. D'altra parte, però, le riforme e le innovazioni all'interno della rete hanno contribuito a un contenimento della "rendita" dei venditori. Tale dato è confermato dall'andamento dello **stacco tra i prezzi italiani e la media europea (al netto delle tasse)**. Uno stacco relativamente elevato suggerirebbe l'esistenza di un potenziale problema di natura concorrenziale. Lo stacco, però, è andato riducendosi nel tempo, collocandosi ormai in regione negativa da diversi mesi. In altre parole, **al netto delle tasse, gli italiani spendono per i carburanti alcuni centesimi in meno (circa cinque) rispetto agli altri europei**, come si può vedere nella figura di seguito riportata.

Andamento dello stacco tra i prezzi italiani e la media europea ponderato per benzina e diesel (gennaio 2019-ottobre 2023) – Fonte: unem



Per riassumere, **la condizione attuale del settore si presenta apparentemente sana**, almeno dal punto di vista concorrenziale. Infatti, gli italiani pagano prezzi (al netto delle imposte) in linea o inferiori alla media UE. Il gap rispetto ad altri paesi è interamente spiegato dalla componente fiscale, tra le più elevate in Europa. Inoltre, nonostante molte difficoltà, la rete distributiva ha conosciuto profonde trasformazioni in questi anni, legate tanto al progresso tecnologico e alle mutate preferenze dei consumatori, quanto alle novità normative che hanno progressivamente rimosso i controlli sui prezzi e consentito un maggiore dinamismo nelle aperture e chiusure degli impianti, con l'ingresso consistente di nuovi operatori.

In questo contesto, la presenza massiccia di prodotti importati illegalmente o adulterati avrebbe potuto spiegare, almeno in parte, la dinamica dei prezzi, determinandone un **abbassamento a opera di soggetti criminali che evitano di versare quanto dovuto all'erario** (oltre a mettere potenzialmente a rischio la sicurezza degli automobilisti attraverso la vendita di prodotti non sicuri). La consapevolezza di tali rischi, congiuntamente al riscontro operativo di diffusi fenomeni di frode IVA registrati su tutto il territorio nazionale da parte dell'Amministrazione finanziaria, ha indotto il Legislatore ad assumere, nel corso del tempo, **svariate iniziative di contrasto all'illegalità** (di cui quelle già menzionate rappresentano solo una parte). L'arsenale normativo dispiegato è imponente e si è rivelato efficace in termini di risultati ottenuti. Ciò che occorre, ora, è rafforzare i controlli e massimizzare l'utilizzo delle informazioni delle quali le Amministrazioni sono già in possesso, come si dirà più diffusamente nel prosieguo del presente documento.

**(1.3) D: Se e quali iniziative la Vostra società/gruppo/organizzazione ha assunto in relazione ai citati fenomeni?**

**R:** Come già accennato nel punto precedente, il settore della distribuzione dei carburanti, negli ultimi sette anni, è stato al centro della **riforma più pervasiva che il diritto tributario abbia mai**

**dedicato a un singolo settore**, finalizzata a porre un argine ai diffusi fenomeni fraudolenti in ambito accise e IVA<sup>6</sup>.

Il processo di riforma ha avuto avvio nel 2016, in seguito all'istituzione presso il MEF del "**Tavolo della Legalità**", coordinato dall'allora Sottosegretario Paola De Micheli.

**La prima a richiedere e a promuovere attivamente l'istituzione di questo tavolo è stata proprio la nostra Associazione.**

I lavori del primo Tavolo sono poi stati ripresi nel 2017 dall'allora Viceministro dell'Economia e delle Finanze, Luigi Casero. Il Tavolo della Legalità ha visto il dialogo tra il MEF, l'Agenzia delle Dogane e Monopoli, l'Agenzia delle Entrate, la Guardia di Finanza, la Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo e le associazioni di categoria, tra le quali Assopetroli-Assoenergia e UNEM (già Unione Petrolifera). Durante tutta la fase di riforme, la nostra Associazione è stata al fianco delle Istituzioni coinvolte, con la quali ha consolidato un rapporto di assidua (finanche quotidiana), leale e proficua cooperazione; tale collaborazione è ancora ben salda e si riconferma oggi, con la partecipazione alla presente Indagine conoscitiva.

## Domanda n. 2)

*"In ragione della gravità e della diffusione dei fenomeni evasivi, negli anni il legislatore ha provveduto a introdurre numerose disposizioni antifrode, a partire dalla legge di bilancio 2017, che ha previsto un sistema di tracciamento delle autobotti e delle bettoline utilizzate per il trasporto di prodotti sottoposti ad accisa e di misurazione delle quantità scaricate. Per arginare le frodi IVA, la legge di bilancio 2018 ha poi previsto uno speciale regime abilitativo per i traders e subordinato l'immissione in consumo dal deposito fiscale o l'estrazione dal deposito di un destinatario registrato al versamento dell'IVA, senza possibilità di compensazione, fatte salve alcune deroghe.*

*È stata inoltre promossa l'accelerazione del processo di digitalizzazione della filiera e previsto il rafforzamento dei presupposti per l'esercizio del regime di deposito fiscale, in particolare con gli interventi del decreto-legge n. 124 del 2019".*

**(2.1) D: Alla luce di quanto ricordato, ritiene che l'attuale normativa in materia di commercio dei carburanti e più in generale dei prodotti energetici al consumo finale abbia contribuito a rafforzare il contrasto dei fenomeni criminosi?**

**R:** Come già evidenziato nella risposta 1.2, è proprio grazie alla vasta riforma del settore messa in atto che i fenomeni di illegalità possono dirsi oggi **in netta remissione**.

**(2.2) D: Quali ulteriori misure, sulla base della Vostra esperienza, potrebbero essere particolarmente efficaci per contrastare le condotte tributarie illecite nel settore?**

**R:** In premessa, si auspica un ritorno alla **normalizzazione dei rapporti tra Amministrazione Finanziaria e contribuente** e il superamento del regime emergenziale nel quale si è lavorato fino ad oggi.

Gli ulteriori sforzi devono ora essere concentrati sull'eliminazione di quegli ostacoli che possono compromettere il pieno utilizzo di tutto il bagaglio informativo già a disposizione della PA. Gli

<sup>6</sup> Elenco completo dei provvedimenti disponibile in appendice al presente documento. Un'esposizione diffusa di tali interventi si trova nel secondo paragrafo (pagg. 7-9) del già citato studio "Il settore dei carburanti tra frodi e concorrenza: prospettive e rischi".

operatori trasmettono regolarmente informazioni ad almeno 15 differenti banche dati<sup>7</sup>. L'**interoperabilità delle banche dati**, che è un progetto al quale il Governo sta lavorando, per essere efficace, non può però essere parziale e deve coinvolgere tutti i bacini di informazione disponibili. Ciò è necessario sia per una **tempestiva, mirata ed efficace attività di controllo**, sia per **evitare inutili duplicazioni di comunicazioni a carico degli operatori**.

Inoltre, per rafforzare il contrasto all'illegalità e imprimere un'accelerazione alla riorganizzazione della rete di distribuzione dei carburanti (ovvero degli impianti di distribuzione stradale), oggi sovradimensionata rispetto alla domanda, si potrebbe prevedere il possesso, da parte degli operatori (siano essi proprietari o gestori), di **specifici requisiti soggettivi**.

Per ogni **rilascio, variazione e/o trasferimento di titolarità** (anche nell'ipotesi di "change of control") dell'autorizzazione e/o della licenza fiscale sarebbe quindi necessario acquisire il **nulla osta dell'ADM** (di cui al comma 1077, art. 1, della Legge n. 178/2020), salvo i casi di comprovata affidabilità, per cui è ipotizzabile un iter semplificato di rilascio dei titoli.

Per quanto attiene i **requisiti oggettivi**, per i c.d. impianti "dormienti" o "semi-dormienti", quali ad esempio quegli impianti soggetti a sospensione pressoché *ad libitum*, si ritiene opportuno provvedere d'ufficio alla revoca automatica della licenza, mutuando nella sostanza, con i necessari adattamenti, la disciplina vigente per i depositi commerciali di prodotti energetici.

In generale sarebbe auspicabile, per tutti gli operatori accise, la previsione di un **sistema di certificazione che consenta loro di acquisire lo status di "soggetto affidabile" e di accedere, di conseguenza, a benefici e ad alleggerimenti amministrativi**.

Da ultimo, ai fini del contrasto delle frodi IVA, considerato che il sistema è già blindato e ben regolamentato, l'unica leva su cui intervenire ulteriormente sarebbe il **potenziamento delle risorse in organico all'Agenzia delle Entrate**, per ridurre al minimo il periodo di tempo che intercorre tra il versamento dell'IVA e la verifica del corretto assolvimento del tributo. Questa misura contribuirebbe ad estinguere definitivamente il fenomeno dei versamenti con F24 falsi o parziali, perpetrati da soggetti non abituali e che nel giro di pochi mesi fanno perdere le proprie tracce.

**(2.3) D: In particolare, a Vostro avviso potrebbe risultare utile, in aggiunta agli attuali sistemi di controllo, l'introduzione in forma obbligatoria dell'installazione dei misuratori fiscali di ultima generazione su condotta in entrata ed uscita per ogni tipo di deposito carburanti (Fiscali/Commerciali/punti vendita) che siano telematicamente connessi alla Agenzia del Demanio e alla Guardia di Finanza al fine di garantire la corrispondenza dei volumi in transito?**

**R:** Grazie ai dispositivi antifrode già citati, la presa dello Stato sull'economia illegale si è enormemente rafforzata. Poiché gli strumenti già implementati hanno dimostrato la propria efficacia, occorre ora **grande prudenza nell'imporre nuovi oneri in capo agli operatori**. Le PMI che rappresentiamo vivono una fase di estrema difficoltà congiunturale e si trovano

<sup>7</sup> A titolo di esempio, non esaustivo, le principali banche dati: Fatturazione elettronica, Lettere d'intento, Licenze fiscali, Telematizzazione accise, e-AD, e-DAS, Corrispettivi, Registro telematico impianti ghost, INFOIL, Anagrafe carburanti, Biocarburanti (Biocar), Scorte petrolifere (I-sisen scorte), Questionario petrolio, Osservaprezzi carburanti, Infocamere.

concretamente a rischio di essere estromesse dal mercato, in danno anche alla pluralità di un mercato energetico che resta essenziale.

Il sistema di telemisure storicizzate (c.d. **INFOIL**) è attualmente in uso presso le raffinerie, nonché presso i depositi fiscali e commerciali di capacità superiore ai 3.000 metri cubi. La movimentazione dei carburanti è **già conoscibile e controllabile potenzialmente in tempo reale**, sia sotto l'aspetto della circolazione delle merci, sia delle correlate transazioni commerciali e finanziarie.

L'introduzione obbligatoria di ulteriori misuratori, specie nei depositi commerciali (che hanno stoccaggi di dimensioni ridotte e movimentano volumi contenuti di prodotto) e nei punti vendita, dove il prodotto è conservato in regime di imposta assoluta, appare quindi **del tutto inutile ai fini del contrasto delle frodi e, pertanto, sproporzionata**. D'altra parte, però, le aziende dovrebbero sostenere un costo notevole per l'installazione di tali ulteriori misuratori.

Gli operatori onesti del settore sono le prime vittime dell'illegalità e come tali si sono distinti da tempo a sostegno di misure antifrode efficaci. È bene però ricordare che **pressoché tutte le disposizioni adottate negli ultimi anni hanno comportato ulteriori gravami operativi e finanziari, che le imprese si sono sobbarcate con spirito di leale collaborazione**. Gravare le imprese di ulteriori oneri, in un periodo tanto complesso, per perseguire una finalità antifrode che si reputa già pienamente assistita dagli strumenti summenzionati, non pare equilibrato in rapporto ai costi-benefici ed è pertanto censurabile.

- (2.4) D: Ritenete che l'introduzione dello scontrino fiscale per il commercio al dettaglio, al pari di ogni altro esercizio commerciale, anche per i punti vendita di carburanti possa essere utile al contrasto dell'illegalità?**

**R:** A tal proposito si ribadiscono le considerazioni fatte nel paragrafo precedente. L'introduzione dello scontrino fiscale costituirebbe un **ulteriore e inutile aggravio per gli operatori**. A differenza di quanto accade in altri settori merceologici, la distribuzione dei carburanti è sempre stata esentata da tale obbligo<sup>8</sup>, perché gli strumenti di registrazione dei flussi fisici (registro di carico e scarico, tra l'altro telematico sui punti vendita "ghost") e finanziari (registro dei corrispettivi e fattura elettronica), già in dotazione ai punti vendita, ne garantiscono una perfetta tracciabilità, sia in entrata che in uscita.

- (2.5) D: In particolare, ritereste utile, al fine di contrastare le condotte illecite, che tale scontrino fiscale evidenziasse le quote della componente del prezzo di vendita dei carburanti (costo industriale/prezzo di acquisto/margine del punto vendita/oneri fiscali per Accisa e IVA/servizio)?**

**R:** Ribadendo in assoluto la contrarietà all'introduzione dello scontrino, si ritiene che le informazioni menzionate **non fornirebbero alcuna informazione aggiuntiva agli organi di controllo ai fini del contrasto delle condotte illecite**. Tutte le informazioni rilevanti possono già essere desunte dall'E-DAS. Si evidenzia inoltre che per nessun altro settore merceologico è previsto l'obbligo di esporre sullo scontrino le singole voci di costo. Sarebbe questa una grave violazione della libera concorrenza e della libertà d'impresa, in quanto ogni operatore deve poter determinare il prezzo finale sulla base dei propri costi di struttura.

<sup>8</sup> Secondo quanto previsto dal D.P.R. 21 dicembre 1996, n. 696 "Regolamento recante norme per la semplificazione degli obblighi di certificazione dei corrispettivi", art. 2, comma 1 lett. b)

### Domanda n. 3)

*L'elevato livello della tassazione sui carburanti potrebbe essere uno dei fattori che contribuiscono ai fenomeni di evasione e potenzialmente di frode.*

**(3.1) D: A Vostro avviso, nel rispetto della normativa unionale in materia di accise, quale dovrebbe essere il livello di tassazione (Accise/IVA) per litro di carburante più idoneo a scoraggiare i fenomeni fraudolenti?**

**R:** L'elevato carico fiscale gravante sui carburanti in Italia che, come già detto, è tra i più elevati in Europa, è in qualche misura correlato al rischio frode, rendendo questi prodotti attraenti per la criminalità organizzata. È **molto difficile stabilire con certezza quale possa essere il livello di tassazione tale da disincentivare condotte** che, per loro natura, possono essere osservate, in larga parte, solo dopo essere state perpetrate. Se, realisticamente, la strada dell'azzeramento della tassazione non è percorribile, **c'è invece una misura che potrebbe al contempo ridurre il peso della fiscalità sui carburanti e perseguire finalità di tutela dell'ambiente.** In premessa si deve considerare che la normativa vigente prevede l'obbligo, in capo ai fornitori di carburanti, di immettere nel mercato italiano delle quote crescenti di carburanti di origine rinnovabile (biocarburanti). Nonostante siano vantino un ridotto impatto ambientale, i biocarburanti scontano oggi la stessa imposizione fiscale dei corrispettivi prodotti di origine fossile. In linea con il Pacchetto "Fit for 55" che, tra l'altro, prevede anche la riforma della tassazione energetica al fine di parametrare l'imposizione fiscale alle performance ambientali dei carburanti, si ritiene che **i tempi siano maturi per una defiscalizzazione strutturale dei biocarburanti immessi in consumo in Italia.**

Considerando che i biocarburanti hanno un costo (in media) superiore ai corrispondenti prodotti di origine fossile e che, già da anni, sono venduti in miscela con questi ultimi (nonché "in purezza", ovvero tal quali), è evidente che vi è un forte rischio che operatori fraudolenti possano approfittare delle falle nell'attuale sistema dei controlli per ottenere un vantaggio competitivo indebito. Oltre a massimizzare i controlli, sfruttando le informazioni già a disposizione dell'Amministrazione, un **complessivo riassetto della fiscalità dell'energia**, come già prefigurato nella Delega Fiscale, **potrebbe avere un riflesso positivo sul contrasto alle frodi IVA e accise sui carburanti.**

*"A seguito dell'aumento del costo del carburante, con un picco dei prezzi riscontrato nel marzo 2022 in conseguenza dello scoppio del conflitto in Ucraina, il Governo ha disposto la riduzione delle aliquote delle accise sui carburanti (di 30,5 centesimi per benzina e gasolio e di 5,7 centesimi per il GPL al lordo dell'IVA). Lo sconto è stato ridotto con il DL 179/2022 dal mese di dicembre 2022 di 10 centesimi per benzina e gasolio e di 3 centesimi per il GPL. Da gennaio 2023 le accise sono tornate a livello pre-crisi".*

**(3.2) D: Ritenete che la riduzione delle accise e dell'Iva abbia contribuito alla prevenzione dei fenomeni legati al commercio illegale di carburanti?**

**R:** Ribadendo le considerazioni espresse nel paragrafo precedente, si ritiene che, per ottenere una tangibile riduzione del rischio frodi, la tassazione **dovrebbe essere ridotta ben più drasticamente** di quanto fatto con i suddetti interventi transitori.

### Domanda n. 4)



“Nel 2019, è stato introdotto il documento amministrativo semplificato telematico (E-DAS), indispensabile per la circolazione, sia in ambito UE sia in ambito nazionale, di buona parte dei prodotti energetici che hanno assolto l'accisa, oggi obbligatorio anche per la circolazione della benzina e del gasolio denaturati e impiegati per uso agricolo.

Il decreto-legge n. 21 del 2022 ha attribuito alla Guardia di Finanza la possibilità di accedere, in forma diretta e anche in modo massivo, ai dati dell'E-DAS sia per contrastare le speculazioni sia per i più generali compiti di polizia economico-finanziaria”.

**(4.1) D: Ritenete che il documento amministrativo semplificato telematico (E-DAS), ed il sistema ad esso collegato, possano essere migliorati al fine di favorire la trasparenza ed il controllo e per prevenire l'illegalità nelle transazioni e nelle operazioni finanziarie?**

**R:** Per un più efficace contrasto delle frodi e una semplificazione dei processi, la disciplina dell'E-DAS potrebbe essere ulteriormente perfezionata, rendendolo immediatamente accessibile a tutti gli organi di controllo (ADM, ma anche GDF). Si eliminerebbero così quegli ambiti in cui sono previste ancora delle copie analogiche del documento. In particolare si potrebbe prevedere, per la fase di trasporto, il **superamento dell'obbligo di accompagnamento della copia cartacea e l'accesso da parte degli operatori di controllo al sistema centrale per la verifica documentale aggiornata** (post dirottamenti e reintroduzioni, per esempio). Ciò consentirebbe di eliminare un onere per gli operatori e di rendere i controlli su strada più attendibili e certi.

Ringraziamo per l'attenzione e rimaniamo a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti

Il Presidente  
Andrea Rossetti



## Appendice: elenco delle misure antifrode già implementate nel settore dei carburanti

Di seguito si riporta l'elenco delle misure antifrode, relative al settore della distribuzione dei carburanti, già adottate con i seguenti provvedimenti:

- DL Fiscale 2016 (L. 225/2016);
  - Legge di Bilancio 2017 (L. 232/2016);
  - Legge di Bilancio 2018 (L. 205/2017);
  - DL Fiscale 2019 (L. 157/2019);
  - Legge di Bilancio 2020 (L. 160/2019);
  - Legge di Bilancio 2021 (L. 178/2020).
- 
- Rafforzamento del sistema di verifiche e controlli nel settore delle accise e tutele e garanzie di contraddittorio;
  - Obbligo di dotare autobotti e bettoline di sistemi di tracciamento della posizione e delle quantità scaricate;
  - Irrigidimento delle procedure della fase di trasporto, formazione per la informatizzazione del personale conducente;
  - Modifica in senso restrittivo del regime dei destinatari registrati abilitati a ricevere merci in sospensione d'accisa;
  - Modifica in senso restrittivo del regime dei depositi fiscali abilitati a detenere merci in sospensione d'accisa;
  - Obbligo di corresponsione accisa per i prodotti destinati ai consumi interni ai depositi fiscali;
  - Obbligo di fatturazione elettronica per le cessioni di benzina e gasolio;
  - Obbligo di memorizzazione elettronica e di trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi per le cessioni benzina/gasolio;
  - Misure di contrasto all'evasione IVA, tra cui l'obbligo di versamento dell'IVA con modello F24 senza possibilità di compensazione all'atto dell'estrazione/immissione in consumo di benzina e gasolio;
  - Principi e condizioni generali per il rilascio dell'autorizzazione allo stoccaggio di prodotti energetici presso depositi fiscali o destinatari registrati di terzi e lo stoccaggio stesso;
  - Obbligo di utilizzo del DAS telematico (eDAS) per benzina e gasolio usati come carburanti;
  - Estensione del sistema INFOIL a tutti i depositi fiscali di capacità uguale o superiore a 3.000 metri cubi;
  - Un nuovo complesso di norme per la circolazione in regime sospensivo degli oli lubrificanti sul territorio nazionale;
  - Nuovi oneri di comunicazione in capo ai depositi e agli apparecchi di distribuzione automatica per uso privato/agricolo/industriale di piccole dimensioni;
  - Divieto di utilizzo della lettera d'intento con eccezione per le cessioni del c.d. gasolio commerciale da depositi commerciali;
  - Ulteriore stretta alle deroghe per l'estrazione di carburanti senza contestuale versamento dell'IVA mediante F24.