

ATTO CAMERA

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA IN COMMISSIONE 5/07819

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 17

Seduta di annuncio: 571 del 17/02/2016

Firmatari

Primo firmatario: PELILLO MICHELE

Gruppo: PARTITO DEMOCRATICO

Data firma: 17/02/2016

Elenco dei co-firmatari dell'atto

| Nominativo co-firmatario | Gruppo | Data firma |
|---------------------------------|---------------------|-------------------|
| RUBINATO SIMONETTA | PARTITO DEMOCRATICO | 17/02/2016 |
| FRAGOMELI GIAN MARIO | PARTITO DEMOCRATICO | 17/02/2016 |

Commissione assegnataria

Commissione: VI COMMISSIONE (FINANZE)

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
delegato in data 17/02/2016

Stato iter: IN CORSO

Atto Camera

Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-07819

presentato da

PELILLO Michele

testo di

Mercoledì 17 febbraio 2016, seduta n. 571

PELILLO, RUBINATO e FRAGOMELI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Per sapere –
premessi che:

ai sensi dell'articolo 21, comma 14, del decreto legislativo n. 504 del 1995, le accise sui carburanti vengono versate allo Stato sui volumi alla temperatura di 15 gradi Celsius ed alla «pressione normale» (101.325 Pa); il ricorso all'impiego del volume misurato a 15 gradi C per la tassazione dei prodotti energetici, già

contemplato dall'ordinamento nazionale (decreto ministeriale 9 ottobre 1979), risponde al dettato della specifica disposizione dell'Unione europea;

in particolare, la misurazione dei volumi di prodotto da accertare ai fini della determinazione del relativo carico fiscale va effettuata alla predetta temperatura a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, della direttiva 96/2003/CE del Consiglio del 27 ottobre 2003 (prima ancora *ex* articolo 3 della direttiva 92/81/CEE del 19 ottobre 1992);

tale indicazione è stata recepita con l'articolo 17, comma 4, del decreto-legge n. 331 del 1993, convertito dalla legge n. 427 del 1993, poi confluito nell'articolo 21, comma 14, del sopra richiamato decreto legislativo n. 504 del 1995;

ai fini della corretta individuazione dei volumi soggetti alle accise, nei documenti di accompagnamento dei carburanti (documenti di accompagnamento semplificato, denominati in seguito DAS), è previsto l'obbligo di indicare la densità specifica a 15 gradi Celsius e alla pressione normale e il peso del prodotto, con ciò individuando l'esatta quantità soggetta a tassazione;

sempre nei DAS è indicato (casella 13) il volume a temperatura ambiente dei carburanti che normalmente è diverso da quello a 15 gradi Celsius;

inoltre nei DAS è presente lo spazio (casella 10) per indicare il volume a 15 gradi Celsius, tale indicazione è facoltativa, non obbligatoria;

i carburanti sono soggetti alla variazione di volume dell'uno per mille per ogni grado di temperatura, variazione apparentemente insignificante ma di notevole importanza visti i quantitativi di carburanti commercializzati in Italia;

i fornitori, compagnie petrolifere o grossisti, consegnano e fanno pagare ai gestori di pompe di carburante, non i volumi a 15 gradi Celsius, ma i volumi a temperatura ambiente ovvero alla temperatura di caricamento in deposito che, nell'arco dell'anno, sono generalmente superiori a quelli per i quali gli stessi pagano le accise allo Stato;

questa pratica è frutto di una lacuna dell'attuale normativa del settore e ha conseguenze negative per gestori e consumatori;

inoltre, tale pratica genera una zona grigia di elusione fiscale;

rispetto ai gestori la detta pratica crea problemi di carattere economico e di regolare tenuta delle scritture contabili obbligatorie;

infatti, le cisterne interrato dei distributori di carburanti hanno una temperatura inferiore a quella del prodotto alla consegna, con una conseguente perdita di volumi (litri), dovuta al raffreddamento del carburante una volta immesso in cisterna;

da ciò il gestore subisce un danno economico dovuto alla perdita di litri, ma quel che è più grave è che queste perdite comportano dei gravi problemi con l'amministrazione fiscale in quanto in sede di verifica della guardia di finanza in molti casi le perdite vengono considerate delle vendite in evasione di imposta con la conseguente stesura di verbali e relative sanzioni da parte dell'Agenzia delle entrate;

tali verbali comportano notevoli costi, in caso di impugnazione, e, purtroppo, in molti casi, il costo del contenzioso è maggiore della sanzione per cui il gestore si trova a pagare non avendo evaso le tasse in alcun modo;

anche i consumatori sono penalizzati dall'attuale sistema, visto che nella media dei rifornimenti annuali pagano più prodotto di quanto ne abbiano realmente acquistato;

ciò si comprende se si pensa che il prodotto «caldo» viene erogato al cliente appena travasato dall'autobotte alla cisterna e servono giorni perché il carburante raggiunga la stessa temperatura del sottosuolo, che comunque non sempre è pari o inferiore ai 15 gradi Celsius;

in generale, circa i due terzi del prodotto caldo vengono venduti ai consumatori;

i consumatori quindi pagano per un prodotto che non hanno acquistato determinando, su base nazionale, un valore piuttosto considerevole visto che soltanto 1 grado superiore ai 15 gradi Celsius vale ben 57 milioni di euro, tenuto conto dell'attuale prezzo di vendita al pubblico dei carburanti;

le compagnie petrolifere rimborsano i cali di carburanti ai gestori solamente a fronte di un notevole impegno

burocratico e sono previste percentuali di penalizzazioni nel caso le procedure non siano totalmente rispettate; inoltre, al massimo, viene rimborsata la differenza tra i volumi fatturati e quelli effettivamente venduti ovvero al massimo un terzo della differenza tra i volumi a 15 gradi Celsius e quelli fatturati a temperatura ambiente —: quali iniziative, per quanto di competenza, il Ministro intenda assumere per rendere più trasparente il rapporto tra compagnie petrolifere, gestori, fornitori e consumatori e per far cessare le procedure denunciate in premessa. (5-07819)

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata Giovedì 18 febbraio 2016
nell'allegato al bollettino in Commissione VI (Finanze)
5-07819

Il documento di sindacato ispettivo in esame nel mettere in evidenza l'influenza che la temperatura ha sui prodotti energetici, rileva le conseguenze che derivano dal diverso trattamento che viene riservato a tale elemento nel corso della filiera distributiva.

Se da un lato, infatti, sia la normativa comunitaria che quella nazionale prevedono che, ai fini della liquidazione delle accise, il volume di prodotti energetici da assoggettare a tassazione venga accertato alla temperatura di 15° Celsius, *per contra* la commercializzazione dei medesimi prodotti avviene, lungo la catena distributiva, senza che vi sia l'obbligo di rilevare la temperatura a cui i prodotti stessi vengono ceduti.

A detta degli interroganti tale differenza di liquidazione che tiene o meno conto della temperatura del prodotto oltre a determinare «una zona grigia di elusione fiscale», causerebbe rilevanti problemi ai gestori dei distributori di carburante. Questi ultimi sopporterebbero, infatti, gli effetti delle variazioni termiche che il prodotto subisce nel periodo che intercorre tra la consegna da parte dell'autobotte e lo stoccaggio nel serbatoio, effetti che si tradurrebbero per lo più in una riduzione dei volumi.

Da tale riduzione dei volumi deriverebbero non solo inevitabili conseguenze sul piano economico, ma, in taluni casi, anche sul piano fiscale, in quanto l'Agenzia delle entrate considera le perdite come «vendite in evasione di imposta» ed in conseguenza procede alla comminazione delle sanzioni.

Le pratiche commerciali in uso penalizzerebbero anche i consumatori che si vedrebbero erogato solitamente prodotto «caldo» vale a dire ad una temperatura ben superiore a quella di 15° Celsius.

In questo quadro, gli Interroganti chiedono che vengano assunte iniziative «per rendere più trasparente il rapporto tra compagnie petrolifere, gestori, fornitori e consumatori e per far cessare le procedure denunciate in premessa».

Al riguardo, sentita l'Agenzia delle dogane e dei monopoli si riferisce quanto segue.

Preliminarmente occorre evidenziare che la problematica rappresentata non ha alcun impatto diretto ai fini della corretta applicazione dell'accisa, in quanto ciò che avviene dal momento in cui i prodotti energetici sono travasati dall'autobotte al serbatoio dell'impianto di distribuzione attiene ad una fase della filiera successiva a quella che assume rilievo nella disciplina tributaria delle accise, contenuta nel decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 (testo unico delle accise).

In ossequio al dettato comunitario, la legislazione nazionale in materia dispone, infatti, che l'accisa diventi esigibile al momento dell'immissione in consumo, vale a dire, di norma, quando il prodotto è estratto dal deposito fiscale per essere trasferito a depositi o impianti ad accisa assolta, tra i quali sono annoverati anche gli impianti di distribuzione carburanti.

Soggetto obbligato al pagamento dell'accisa è, quindi, il depositario autorizzato. Allorché il prodotto perviene all'impianto di distribuzione di carburante ha già assunto la qualificazione di prodotto «assoggettato ad accisa» (ai sensi dell'articolo 1, comma 2 lettera *d*), del testo unico delle accise), anche se il depositario autorizzato assolverà il tributo, fatte salve specifiche scadenze, il giorno 16 del mese successivo a quello di immissione in consumo.

È evidente, quindi, che la circolazione ad accisa assolta e il successivo stoccaggio nel distributore di

carburante costituiscono fasi della filiera di commercializzazione che non attengono al vero e proprio rapporto di imposta ai fini accise.

Ciò detto, l'Agenzia evidenzia, altresì, che ai fini dell'assolvimento dell'obbligazione tributaria, la liquidazione dell'accisa presuppone che si proceda, tra l'altro, all'accertamento quantitativo del prodotto da sottoporre a tassazione per stabilire l'entità della base imponibile.

Allo scopo di evitare che tale determinazione subisca l'inevitabile influenza della temperatura e che l'imposta non venga applicata in modo equo ed uniforme, il legislatore comunitario – e in conseguenza il legislatore nazionale – ha previsto, per i prodotti la cui tassazione è fissata a volume, che quest'ultimo sia misurato alla temperatura di 15° Celsius, neutralizzando in questo modo la variabile costituita dalla temperatura.

Una volta esaurito il rapporto tributario, la pericolosità fiscale del prodotto energetico (nel caso di specie carburante), ormai assoggettato ad accisa, si riduce indiscutibilmente, sebbene permangono in relazione allo stesso, obblighi riguardo alla circolazione e alla contabilizzazione di quello stoccato. Ciò evidentemente allo scopo di evitare che prodotto ancora in regime sospensivo possa essere in frode immesso nel circuito di quello ad accisa assolta.

Conseguentemente il legislatore, non sussistendo ragioni fiscali, non ha ritenuto necessario, finora, interferire nella filiera di distribuzione del prodotto, imponendo l'obbligo che la commercializzazione abbia ad oggetto volumi misurati a 15° Celsius.

La facoltà di commercializzare volumi di prodotti, tra i soggetti obbligati e i gestori dei distributori di carburante e questi ultimi e i consumatori finali, a temperatura ambiente non genera una concreta «zona grigia di elusione fiscale» perché, come ampiamente chiarito, la commercializzazione ha ad oggetto del prodotto che ha già assolto l'accisa.

Per quel che riguarda i danni economici che gli esercenti i distributori di carburanti subirebbero da tale pratica commerciale, stante il fatto che le compagnie petrolifere rimborserebbero ai gestori dei distributori solo parzialmente i cali di prodotto conseguenti alle variazioni termiche, va evidenziato che la regolazione dei rapporti contrattuali rientra nell'autonomia delle parti e un intervento del legislatore nella particolare materia costituirebbe comunque una limitazione di tale autonomia.

Per quel che concerne le contestazioni che l'Agenzia delle Entrate muove ai gestori dei distributori di carburante, ritenendo che le riduzioni dei volumi (tecnicamente si tratta di deficienze) dei carburanti conseguenti alle variazioni termiche configurino vendite in evasione di imposta, si fa presente che la problematica ha trovato soluzione per effetto delle indicazioni fornite nella parte V della circolare n. 6/D diramata dall'Agenzia delle Dogane e dei monopoli in data 18 giugno 2015.

Nella predetta circolare viene chiarito, con riguardo ai depositi commerciali ad accisa assolta, a conclusione degli approfondimenti condotti anche con l'Agenzia delle Entrate, che «la medesima *ratio* che giustifica le previsioni di non addebito dell'accisa, ovvero l'esigenza di tener conto dei fenomeni fisici di dilatazione o contrazione di volume dei prodotti per effetto di variazioni della temperatura nonché dell'operatività stessa degli impianti, rileva quale fondamento per l'irrelevanza ai fini dell'IVA. Da qui la piena aderenza della disciplina delle presunzioni di cessione e di acquisto di cui al citato decreto del Presidente della Repubblica n. 441 del 1997 al regime proprio dell'accisa con applicazione di un trattamento uniforme, in entrambe le discipline impositive, delle deficienze e delle eccedenze di prodotti».

Successivamente, con apposite istruzioni dirette alle Strutture territoriali dell'Agenzia, trasmesse anche all'Agenzia delle Entrate e al Comando Generale della Guardia di Finanza, la Direzione Centrale Antifrode e Controlli di detta Agenzia ha avuto modo di confermare l'applicazione anche ai distributori di carburante delle indicazioni fornite nella richiamata circolare n. 6/D.

Può ritenersi, quindi, chiarito che, quando le deficienze non superano i cali ammessi nel periodo di verifica dalla disciplina delle accise, non operi la presunzione di cessione di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 441 del 1997.

Per quanto riguarda le penalizzazioni che subirebbero i consumatori a causa del fatto che i rifornimenti sono effettuati a temperatura ambiente non è chiaro rispetto a quali soggetti il raffronto viene operato, stante il fatto

che anche agli esercenti-distributori il carburante viene contabilizzato a temperatura ambiente.

In ogni caso non appare fondata l'asserzione secondo cui solitamente ai consumatori viene erogato un prodotto «caldo», in quanto si tratterebbe di carburante appena travasato dall'autobotte alla cisterna. È vero, infatti che mediamente i distributori non ricevono le consegne di carburante con cadenza giornaliera e pertanto il prodotto erogato agli automobilisti si trova ad avere la temperatura propria della cisterna in cui è detenuto, che normalmente risulta essere piuttosto bassa tenuto conto della circostanza che i serbatoi dei distributori dei carburanti sono sempre interrati.