

Roma, 19 ottobre 2020

DIRETTIVA TASSAZIONE ENERGETICA UE: EVITARE DISTORSIONI DEL MERCATO

Unione Energie per la Mobilità – unem ha partecipato alla consultazione pubblica lanciata dalla Commissione europea nell'ambito della [revisione della Direttiva sulla tassazione energetica](#), che si è chiusa lo scorso 14 ottobre, al fine di renderla coerente con i nuovi obiettivi comunitari di riduzione delle emissioni climalteranti del 55-60% nel 2030 (rispetto al 1990) e di *carbon neutrality* nel 2050.

Nel documento inviato a Bruxelles, è stato anzitutto proposto di calibrare le aliquote minime di accisa calcolate sulla base del loro contenuto energetico e delle emissioni di sostanze climalteranti dei singoli prodotti, sia **per rendere la tassazione energetica il meno possibile distortiva**, sia per poter meglio allineare tali aliquote alle politiche della UE in materia di clima ed energia. Inoltre, è stata rimarcata l'esigenza che il processo di **revisione conduca ad un sistema economicamente e socialmente sostenibile** nella sua globalità sull'intero territorio comunitario.

Per quanto riguarda l'introduzione di **misure di compensazione**, è stato rilevato che queste dovrebbero costituire delle eccezioni **per la gestione dei casi più critici di gruppi e/o famiglie a basso e bassissimo reddito per evitare il diffondersi della povertà energetica**, mentre per **deroghe specifiche** a determinati settori di attività che si tratta di misure necessarie **per preservarne la competitività sui mercati europei e internazionali**. Infatti, su alcuni prodotti energetici, ed in particolare su quelli petroliferi, emerge un carico fiscale sproporzionato rispetto alle altre fonti di energia usate sia per scopi termici che per autotrazione.

A titolo di esempio, si ricorda che nel 2019 in Italia i prodotti petroliferi, pur coprendo il 34% della domanda di energia totale, hanno generato un gettito fiscale pari all'81% dell'intera fiscalità energetica (26 mld/euro da accise, di cui 25 i soli prodotti autotrazione), cui si sommano 13 miliardi derivanti da IVA. Proprio **l'alto livello di tassazione ha richiesto nel tempo l'introduzione di deroghe specifiche**, erroneamente definite sussidi ambientalmente dannosi.

È stato anche rilevato che oggi la **tassazione sui prodotti energetici, in particolare nei trasporti, contribuisce significativamente al bilancio degli Stati** che richiederanno un gettito analogo anche nel futuro. Pertanto, in considerazione della forte spinta delle istituzioni comunitarie verso i veicoli elettrici, spinta che comporterà uno *shift* sempre più marcato da ICE a veicoli BEV, sarà inevitabile la tassazione di tutti i prodotti energetici, inclusa l'energia elettrica, per garantire bilanci in equilibrio.



Sono stati infine forniti i punti di vista dell'Associazione sul **GNL** e sui **Lubrificanti**.

Sul **GNL**, **indubbiamente riconosciuto un *fuel* fondamentale per accompagnare la transizione energetica verso la *carbon neutrality***, è stato sottolineato che dati i necessari ingenti investimenti iniziali nelle infrastrutture logistiche e distributive, occorrerà mantenere attivi **trattamenti fiscali differenziati** per un periodo congruo per il loro ammortamento e comunque almeno fino allo sviluppo di tecnologie mature in grado di assicurare la medesima continuità nell'approvvigionamento della domanda, ma con un minore impatto ambientale e a condizioni economiche competitive.

Per quanto riguarda i **lubrificanti**, **è stato richiesto di inserirli all'interno del campo di applicazione della Direttiva sui prodotti energetici**, con un'aliquota minima di imposta per evitare l'estrema differenziazione di trattamento che si è creata negli Stati membri con **l'attuale regime fiscale, differenziazione che ha generato squilibri competitivi e fenomeni illegali**. Non potendo "vietare" una tassazione indiretta a livello nazionale, si è ritenuto più efficace, per la salvaguardia del mercato unico, proporre una tassazione omogenea nei diversi Paesi per i prodotti che hanno finalità di lubrificazione. **Da tale imposta andrebbero esclusi i *lube a base bio* e i *lube impiegati per usi diversi*** dalle finalità di cui sopra (ad es. per la produzione di gomma e plastica, in quanto inclusi nel prodotto finale).

