



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas di petrolio liquefatti



OIL&NONOIL

Napoli, 25 e 26 settembre 2011

Seminario

***“Tassazione sui prodotti energetici: il futuro di GPL
e metano”***

26.09.2011

***Intervento dell'Ing. Rita Caroselli, Direttore
Assogasliquidi/Federchimica:***

***L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA COMUNITARIA
IN MATERIA DI TASSAZIONE ENERGETICA SUL SETTORE DEL GPL***

**La nuova proposta di direttiva comunitaria
recante modifica della direttiva 2003/96/CE in materia di
tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità:**

COM(2011) 169 del 13 aprile 2011

ITER PROCEDURALE: CENNI

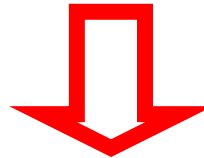
- **Il 13 aprile 2011 la Commissione europea ha adottato la proposta di direttiva;**
- **La proposta di direttiva deve essere approvata all'unanimità dal Consiglio dei Ministri UE;**
- **È previsto un parere consultivo del Parlamento europeo;**
- **Data di entrata in vigore della direttiva (come indicata nell'attuale proposta): 1° GENNAIO 2013.**

**La nuova proposta di direttiva comunitaria
recante modifica della direttiva 2003/96/CE in materia di
tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità:**

COM(2011) 169 del 13 aprile 2004

PRINCIPALI NOVITA'

- **La nuova tassazione energetica si divide in due componenti:**
 - Carbon Tax, **basata sul livello di emissioni** (livello proposto: 20 EUR/tonnellata);
 - Energy Tax, **basata sul contenuto energetico** (aliquote fisse per GJ a prescindere dal prodotto energetico)



**POCO PESO ALLA COMPONENTE AMBIENTALE
RISPETTO A QUELLA ENERGETICA**

segue

**La nuova proposta di direttiva comunitaria
recante modifica della direttiva 2003/96/CE in materia di
tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità:**

COM(2011) 169 del 13 aprile 2004

PRINCIPALI NOVITA'

- **Gli Stati Membri – nella fissazione delle aliquote di accisa a livello nazionale - devono rispettare la relazione tra i diversi prodotti e stabilire livelli di accisa uguali per lo stesso uso (vd. nuovo par. 4.3)**
- **Eliminazione delle attuali agevolazioni/riduzioni accisa**

COMPONENTE CO2

Come sono determinate le aliquote?

- **Minimo 20 euro/ tonnellata di CO2**
- **Il livello minimo può essere rivisto** dagli Stati membri (se giustificato!)
- **No differenziazione** sulla base del prodotto energetico
- **=0** per quei **prodotti energetici** ritenuti “**CO2-free**” in base all’approccio di Kyoto
- **L’elettricità** non rientra nel campo di applicazione (coperta dall’EU ETS)
- Aggiustamenti triennali automatici per tener conto dell’**inflazione**

COMPONENTE ENERGETICA

Come sono determinate le aliquote?

CARBURANTE PER MOTORI

- L'aliquota di riferimento e' l'**aliquota minima** attuale per il petrolio, dopo aver dedotto la nuova "componente CO2"
- **9,65 euro/GJ**
- Aliquote minime sulla base del contenuto energetico
- Aliquota sui biocarburanti piu' bassa!

COMBUSTIBILE PER RISCALDAMENTO

- L'aliquota di riferimento e' l'**aliquota minima** attuale per l'elettricità
- **0,15 euro/GJ**
- Aliquote minime sulla base del contenuto energetico

ELETTRICITA'

- euro 0,50 per MWh = 0,15 euro/GJ

CARBURANTI: nuove aliquote minime di accisa previste nella proposta di direttiva

	Aliquota minima dir. 2003/96/CE	Aliquota al 1.02.2013	Aliquota al 1.01.2015	Aliquota al 1.01.2018
Benzina (euro/1000 litri)	359	359	359	359
Gasolio motori (euro/1000 litri)	330	359	382	412
GPL (euro/1000 Kg)	125	125	311	501
Metano (euro/Gj)	2.6	2.6	6.6	10.8

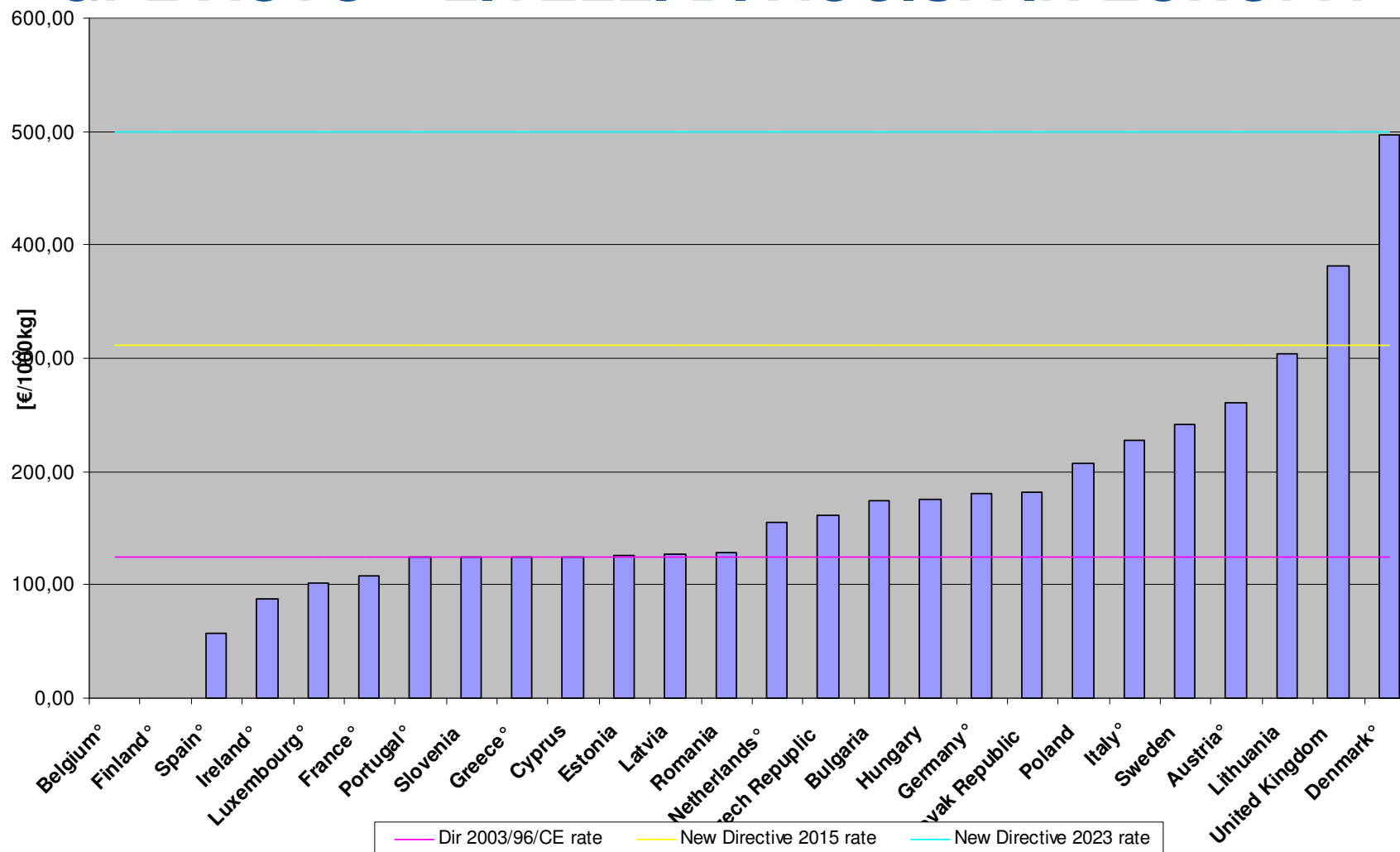
segue

CARBURANTI: nuove aliquote minime di accisa previste nella proposta di direttiva

TRATTAMENTO GPL E METANO AUTO

- Nella attuale direttiva comunitaria 2003/96/CE agli Stati membri è data la possibilità di derogare alle aliquote minime
- Nella nuova proposta di direttiva – dal 2023 – è eliminata qualsiasi possibilità per gli Stati membri di derogare ai livelli minimi di accisa

GPL AUTO – LIVELLI DI ACCISA IN EUROPA



L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUL GPL CARBURANTE

- Fortissimo incremento dell'aliquota minima di accisa (da 125 a 501 euro/Tonn.);
- Perdita della possibilità per lo Stato membro di derogare all'aliquota minima;
- Probabile fissazione – a livello nazionale - di un'aliquota più elevata rispetto all'aliquota minima se si prende in considerazione come prodotto “pivot” la benzina (con la possibilità di giungere addirittura ad un'aliquota di accisa in Italia per il GPL auto pari a 857 euro/Tonn.);
- **Consequente aumento dei prezzi alla pompa del GPL auto, prezzi che “sfiorerebbero” quelli della benzina;**
- Scomparsa di un importante settore manifatturiero italiano che è il leader indiscusso in Europa e nel mondo: infatti, circa il 60% delle apparecchiature per autoveicoli a GPL e auto a GPL vendute in UE territorio sono prodotte da società italiane, di grandi e medie dimensioni.



SICURA SCOMPARSA DEL GPL AUTO DAL MERCATO DEI CARBURANTI

L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUI PREZZI ALLA POMPA DEL GPL CARBURANTE: STIME E PROIEZIONI

Proiezione al 2023 a prezzi industriali invariati¹, a tassazione energetica pari a quella attuale della benzina e a tassazione CO2 fissata al minimo UE

CARBURANTI (1000 litri)	PREZZO	ACCISA	IVA	NETTO
Benzina Senza Piombo	1.592,18	613,20	265,36	713,62
Gasolio Autotrazione	1.745,94	701,69	290,99	753,26
GPL Auto	1.146,65	471,35	191,11	484,19

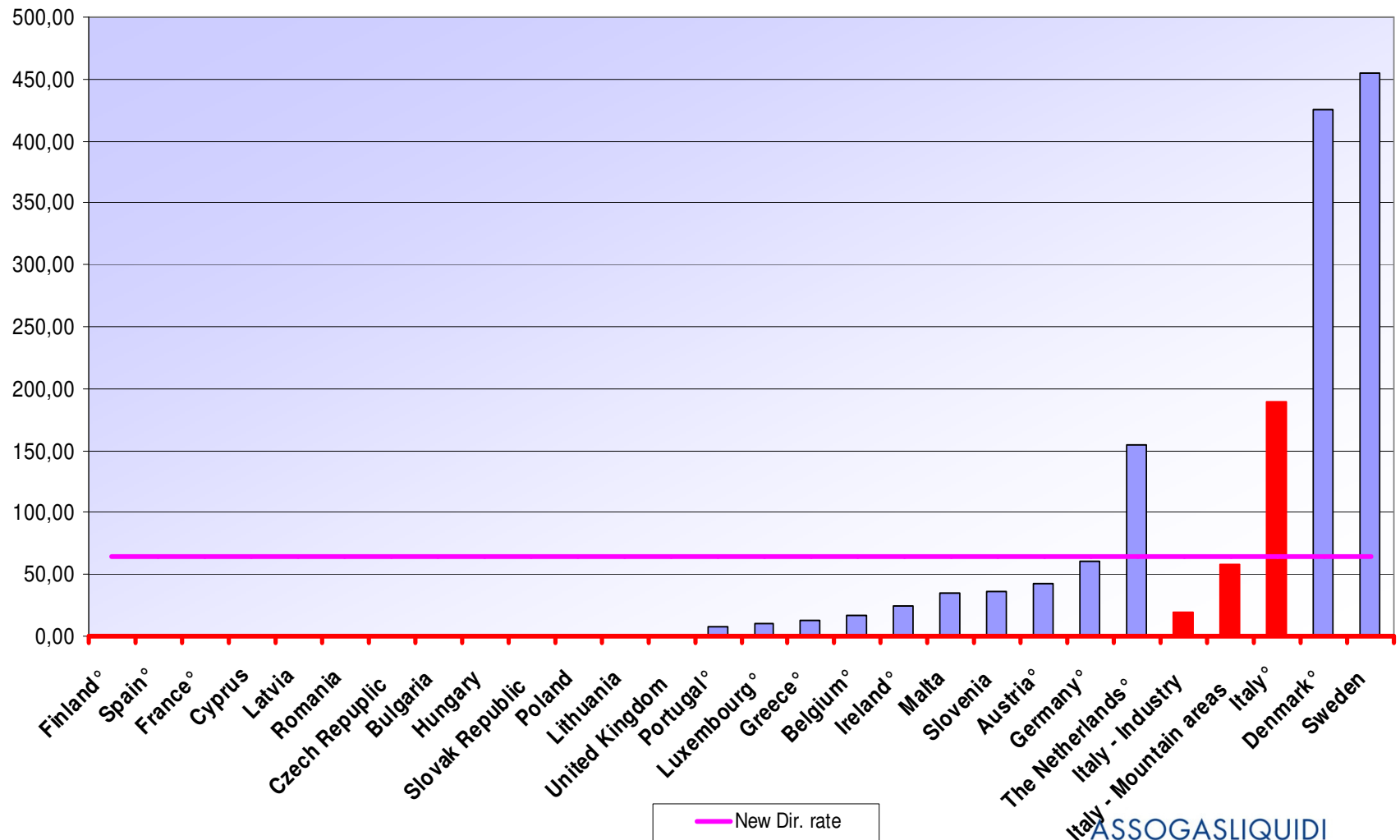
1) *Prezzi carburanti Italia al 19.09.11 (fonte: MSE)*

COMBUSTIBILI: nuove aliquote minime di accisa previste nella proposta di direttiva

	Aliquota minima dir. 2003/96/CE	Aliquota al 1.02.2013	Differenza percentuale
Gasolio riscaldamento (euro/1000 litri)	21	57,6	174%
GPL uso combustione (euro/1000 Kg)	0	64,9	-----
Gas naturale (euro/Gj)	0,3	1,3	324%

segue

GPL COMBUSTIONE LIVELLI DI ACCISA IN EUROPA



L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUL GPL COMBUSTIONE

- Fortissimo incremento dell'aliquota minima di accisa (da 0 a 64,9 euro/Tonn.);
- Perdita della possibilità per lo Stato membro di applicazione di qualsiasi agevolazione/riduzione fiscale (eliminazione della riduzione di costo per le zone montane, la Sardegna e le isole minori e dell'aliquota di accisa agevolata per gli usi industriali);
- Probabile fissazione – a livello nazionale - di un'aliquota più elevata non solo rispetto all'aliquota minima comunitaria ma anche rispetto all'attuale aliquota applicata in Italia (pari a 189,94 euro/tonn.) se si prende in considerazione come prodotto "pivot" il gasolio, anche in considerazione degli attuali e stringenti vincoli di bilancio che ha il nostro Paese;
- **Consequente aumento della tassazione sul GPL combustione e dei suoi prezzi di vendita, con aumento della spesa per i cittadini, inevitabile riduzione dei consumi e spostamento della domanda degli utenti verso altre forme di energia più inquinanti o che non sono addirittura soggetti ad accisa (pellet, termocamino, etc.)**



RIDUZIONE CONSISTENTE DEL MERCATO DEL GPL COMBUSTIONE

L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUL SISTEMA DI RAFFINAZIONE EUROPEO IN RELAZIONE ALL'INCREMENTO DELL'ALIQUTA DI ACCISA SUL GPL

('000t)	Produzione totale	Delta Importazioni/esportazioni	Consumi totali	Surplus interno
2009	~ 19.000	~ 6.000	~ 25.000	~ 0
Scenario post-direttiva	~ 19.000	0	~ 12.000	~ 7.000

segue

L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUL SISTEMA DI RAFFINAZIONE ITALIANO IN RELAZIONE ALL'INCREMENTO DELL'ALIQUOTA DI ACCISA SUL GPL

(tonn.)	Produzione nazionale di GPL	Consumi interni di GPL (autotrazione + bombole)	Esportazioni	Surplus interno
2010	2.172.000	1.698.000⁽¹⁾	474.000	~ 0
Scenario post-direttiva	2.172.000	236.000⁽²⁾	474.000	1.262.000

(1) *Consumi GPL auto: 1.227.000 tonn; Consumi GPL bombole: 471.000 tonn.*

(2) *Scenario con consumi GPL auto pari a zero e consumi GPL bombole pari al 50%*

segue

L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUL SISTEMA DI RAFFINAZIONE EUROPEO IN RELAZIONE ALL'INCREMENTO DELL'ALIQUTA DI ACCISA SUL GPL

- Circa 7 milioni di tonnellate di GPL prodotte in territorio UE, come raffinato del greggio o come estratto del gas naturale, rimarrebbero invendute al mercato interno. Infatti, è ipotizzabile che solo quantità trascurabili possano essere dirottate verso l'uso di raffineria o verso il settore della chimica;
- Nel settore del GPL potrebbe sorgere un nuovo caso "*benzina*" - che è quello che la direttiva si propone di risolvere - in proporzione relativa perfino più rilevante (7 mln di tonnellate di surplus rappresenterebbero il 37% della produzione UE);
- In conclusione, **sarebbe altissimo il rischio di "*ingolfare*" regolarmente i processi di raffinazione del greggio e del gas naturale che avvengono in Europa.**

L'IMPATTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA SUL GPL: POSSIBILI SOLUZIONI

- **RIPENSARE LA PROPOSTA DI DIRETTIVA COMUNITARIA**, al fine di prevedere apposite clausole che garantiscano la necessaria flessibilità per gli Stati membri, attraverso la **POSSIBILITÀ** – peraltro, già contenuta nella direttiva 2003/96/CE – **PER GLI STATI STESSI DI APPLICARE DEROGHE ALLE ALIQUOTE MINIME PER I PRODOTTI GASSOSI (GPL E GAS NATURALE) PER GLI IMPIEGHI DI AUTOTRAZIONE E COMBUSTIONE.**
- Quanto sopra – senza “stravolgere” completamente la finalità della proposta di direttiva in discussione – garantirebbe la necessaria flessibilità (vitale soprattutto per il mercato italiano dei combustibili gassosi), evitando così gravi ripercussioni sia per i consumatori finali di GPL e gas naturale, sia per i settori imprenditoriali che provvedono alla loro distribuzione.