

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 15 settembre 2017, n. 169)

TITOLO: Decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante *“Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico”*.

Amministrazioni competenti: Presidenza del Consiglio dei Ministri; **Ministeri:** dell'economia e delle finanze; delle imprese e del made in Italy; del lavoro e delle politiche sociali.

La presente analisi di impatto della regolamentazione è redatta ai sensi dell'articolo 5, comma 2, del DPCM n. 169/2017 secondo il quale *“Per interventi normativi che riguardano diversi settori o materie, l'AIR è svolta distintamente per ciascun settore o materia. In tal caso, l'Amministrazione proponente redige la relazione AIR generale che si compone delle singole relazioni AIR settoriali o per materia. Per interventi normativi proposti congiuntamente da due o più Amministrazioni, l'AIR è svolta dalle amministrazioni co-proponenti per i rispettivi profili di competenza. Le stesse amministrazioni provvedono a redigere un'unica relazione AIR”*.

Le relazioni AIR settoriali, in relazione ai contributi pervenuti, sono state predisposte ai sensi dell'articolo 10 del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169, forma semplificata prevista per i decreti-legge.

Ordine di riporto delle relazioni AIR settoriali, parti della Relazione AIR generale.

- 1) *Ministero dell'economia e delle finanze* (**articolo 1, comma 1, e articolo 2** da pag. 1 a pag. 5).
- 2) *Ministero delle imprese e del made in Italy* (**articolo 1, commi 2-7, e articolo 3** da pag. 6 a pag. 9).
- 3) *Ministero del lavoro e delle politiche sociali* (**articolo 4** da pag. 9 a pag. 10).

Relazione AIR Articoli: 1, comma 1, e 2.

Referente AIR: Ufficio legislativo finanze del Ministero dell'economia e delle finanze.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Il decreto Legge 14 gennaio 2023, n. 5 intende, nel suo complesso, fronteggiare la situazione di eccezionale instabilità dei prezzi dei beni di largo consumo, derivante dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali. In particolare, il provvedimento adotta specifiche misure volte a contenere gli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti e mira ad introdurre alcune disposizioni al fine di garantire la trasparenza dei prezzi di tali prodotti e di diffondere il consumo consapevole e informato.

In tale contesto, per quanto concerne alcune delle misure di carattere fiscale contenute nel provvedimento in esame, si evidenziano i seguenti interventi: esenzione dal computo del reddito del lavoratore di buoni benzina o di titoli analoghi (**articolo 1, comma 1**); modifica della disciplina del meccanismo di rideterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti mediante decreto ministeriale, in corrispondenza di un maggior gettito IVA, previsto dalla legge n. 244 del 2007 (**articolo 2**).

In particolare, la disposizione contenuta nell'**articolo 1, comma 1**, è volta ad alleviare l'attuale difficile congiuntura che i lavoratori dipendenti stanno affrontando anche a causa dell'innalzamento del costo dei carburanti determinato dalla grave crisi energetica internazionale.

Nello specifico, con tale disposizione si intendono mitigare anche per l'anno 2023 gli effetti dell'aumento del costo dei carburanti, incentivando, mediante il riconoscimento di un'esenzione fiscale, l'erogazione ai lavoratori dipendenti, da parte dei datori di lavoro, di buoni benzina per l'acquisto di carburanti, sempre che di importo complessivo non superiore al limite di euro 200 per lavoratore.

L'intervento di cui **all'articolo 2** del decreto legge in argomento nasce sostanzialmente dall'esigenza di rendere più agevole e flessibile lo strumento normativo previsto dall'articolo 1, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), il quale prevedeva, nella versione previgente, ai fini della tutela del cittadino consumatore, che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, le misure delle aliquote di accisa sui prodotti energetici usati come carburanti ovvero come combustibili per riscaldamento per usi civili, stabilite dal testo unico delle accise (D. Lgs. 504/1995), potessero essere diminuite al fine di compensare le maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale, espresso in euro, del petrolio greggio. In particolare, la disposizione in commento provvede a modificare, semplificandole, le condizioni stabilite dal comma 291 dell'articolo 1 della legge 244/2007, per l'adozione del decreto in parola.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

La norma contenuta nell'**articolo 1, comma 1**, è volta ad alleviare l'attuale difficile congiuntura che i lavoratori dipendenti stanno affrontando, anche a causa dell'innalzamento del costo dei carburanti determinato dalla grave crisi energetica internazionale.

Per quanto concerne il contesto normativo dell'intervento contenuto nell'**articolo 2**, si rileva che la precedente formulazione del predetto comma 291 dell'articolo 1 della legge 244/2007 consentiva l'adozione del decreto in argomento – derivante da un extra-gettito IVA - con cadenza trimestrale e solo nel caso in cui si fossero verificate due condizioni, ovvero un aumento del prezzo internazionale del petrolio greggio (espresso in euro) pari ad almeno due punti percentuali rispetto al relativo valore di riferimento indicato nel Documento di programmazione economico-finanziaria e la non diminuzione del suddetto prezzo, nella media del semestre precedente, rispetto a quello indicato nel medesimo Documento.

Il seguente comma 292 dell'articolo 1 della legge 244/2007 ribadisce poi la necessità che il decreto in questione garantisca l'invarianza di gettito ed il rispetto delle aliquote minime unionali in materia di accisa. Fatta eccezione per il DM 7 marzo 2008, il decreto previsto dal citato comma 290 non era più stato adottato dal Legislatore fino al 21 marzo 2022, quando, al verificarsi delle predette condizioni, si è scelto nuovamente questo strumento per far fronte all'aumento innaturale dei prezzi di alcuni prodotti energetici impiegati come carburanti, registrato in concomitanza con quello dei beni di prima necessità e dovuto all'allarmante situazione venutasi a creare in ambito internazionale a causa della guerra russo-ucraina.

Il perdurare di tale situazione, nonché la necessità di agire in tempi rapidi e con interventi ravvicinati nel tempo sui prezzi dei carburanti praticati ai consumatori finali, hanno però messo in evidenza alcuni limiti del menzionato comma 291, in relazione sia alla cadenza che alle condizioni in esso previste ai fini dell'adozione del decreto in questione. Da qui la scelta di effettuare l'intervento normativo in commento.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

La norma introdotta con l'**articolo 1, comma 1**, si pone quale obiettivo quello di arginare gli effetti dell'aumento del costo dei carburanti.

Tale obiettivo viene perseguito incentivando, mediante il riconoscimento di un'esenzione fiscale, l'erogazione ai lavoratori dipendenti, da parte dei datori di lavoro, di buoni benzina per l'acquisto di carburanti.

Infatti, anche per l'anno 2023, così come previsto per l'anno 2022, si riconosce ai datori di lavoro privati la possibilità di erogare ai propri lavoratori dipendenti, in regime di detassazione, buoni benzina o titoli analoghi per l'acquisto di carburanti, sempre che di importo complessivo non superiore al limite di euro 200 per lavoratore.

Come indicato in premessa, l'intervento normativo recato dall'**articolo 2** è stato guidato dall'obiettivo generale di andare incontro alle esigenze di imprese e famiglie fortemente penalizzate da un aumento inconsueto e generalizzato dei prezzi di beni di prima necessità.

L'intervento normativo è dipeso dalla esigenza contingente di poter agire in tempi brevi qualora si rendesse necessario un intervento atto a mitigare l'aggravio dei prezzi al consumo - difficilmente sostenibile sia per le imprese che per le famiglie – anche dovuto a fenomeni tipicamente speculativi.

Obiettivo specifico della disposizione in argomento è stato, invece, rendere maggiormente accessibile e flessibile lo strumento normativo messo a disposizione dal comma 290 dell'articolo 1 della legge 244/2007 (decreto interministeriale) mediante la modifica delle condizioni necessarie per la sua adozione, contenute, come già indicato, nel successivo comma 291. Nel sostituire tale ultimo comma, infatti, è stato innanzitutto espunto il riferimento alla cadenza con cui il decreto in questione deve essere emanato, è stato ridotto da sei a quattro mesi il periodo di riferimento ai fini del calcolo della media del prezzo internazionale del petrolio greggio - utile al fine di verificare il presupposto per l'emanazione del decreto di cui trattasi - ed è stata altresì eliminata la soglia (almeno 2 punti percentuali) di aumento del citato prezzo rispetto al menzionato valore di riferimento indicato nel Documento di programmazione economico-finanziaria. Inoltre, ai fini dell'adozione o meno del medesimo decreto si terrà ora conto del verificarsi dell'eventuale diminuzione, nella media del *quadrimestre* (anziché del semestre) precedente, del prezzo internazionale del petrolio greggio, rispetto a quello indicato nell'ultimo Documento di programmazione economico-finanziaria presentato.

2.2 Indicatori

Per quanto riguarda l'**articolo 1, comma 1**, un indicatore di riferimento può essere individuato nel numero dei lavoratori che ricevono dai loro datori di lavoro i bonus carburante. Si stima una platea di destinatari della misura pari a circa 220 mila soggetti.

In merito agli indicatori di riferimento, per quanto concerne l'**articolo 2**, si osserva che, sotto il profilo strettamente finanziario, alla disposizione non si ascrivono effetti sul gettito, in quanto essa non incide sulle modalità di calcolo delle maggiori entrate IVA che, tra l'altro, non ancora scontate nei tendenziali di bilancio.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO NORMATIVO

3.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

La misura inserita nell'**articolo 1, comma 1**, produce effetti benefici nei confronti dei lavoratori dipendenti e contribuisce, in linea generale, a migliorare il benessere sul luogo di lavoro, con conseguente aumento della produttività e dell'efficienza aziendale.

In particolare, viene previsto che il valore dei buoni benzina o di analoghi titoli per l'acquisto di carburanti ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti, nel periodo dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023, non concorra alla formazione del reddito del lavoratore, se di importo non superiore a euro 200 per lavoratore.

Ciò, fermo restando il disposto dell'articolo 51, comma 3, terzo periodo del TUIR, ai sensi del quale, per il valore dei beni ceduti e dei servizi prestati dalle aziende, la non concorrenza alla formazione del reddito di lavoro dipendente è stabilita fino ad un limite di 258,23 euro. Se il valore è superiore, lo stesso concorre interamente a formare il reddito.

Con riferimento all'articolo 1, comma 1 in parola, sulla base di elaborazioni effettuate sul modello di Certificazione Unica per l'anno di imposta 2021, risulta che il numero di soggetti con ammontare dei beni ceduti in esame, per importi compresi tra 258,23 e 516,46 euro, sia di circa 886 mila. Ipotizzando che il 25% dei soggetti percepisca il buono benzina nel suo valore massimo di 200 euro si stima una platea di destinatari della misura pari a circa 220 mila soggetti.

La disposizione contenuta nell'**articolo 2**, come detto, indica i parametri da rispettare per l'adozione del decreto stabilito nel menzionato comma 290 al fine di ridurre le aliquote di accisa sia dei carburanti che dei combustibili per riscaldamento per usi civili. I primi rappresentano beni necessari, se non essenziali, per lo svolgimento delle attività lavorative e costituiscono dunque una voce di spesa non trascurabile sia per i soggetti privati che per le imprese; i secondi rilevano nell'ambito delle spese sostenute per il riscaldamento delle abitazioni. Pertanto, qualora si rendesse nuovamente opportuno adottare il decreto di cui al comma 290, è prevedibile che l'intervento normativo di modifica del sopra citato comma 291, avrebbe un impatto positivo su tutti i soggetti menzionati. A trarre il maggior beneficio dallo snellimento del meccanismo stabilito ai sensi del citato comma 291 saranno, infatti, tutte le imprese ed i cittadini che impiegano normalmente i carburanti oggetto del medesimo per lo svolgimento della propria attività o per gli spostamenti in generale, mentre, in relazione ai combustibili, l'impatto positivo derivante dall'alleggerimento dei vincoli per l'emanazione del decreto interministeriale in questione ricadrebbe sui soggetti privati che utilizzano i prodotti energetici per il riscaldamento delle abitazioni.

3.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Con la disposizione contenuta nell'**articolo 1, comma 1**, si introduce una misura fiscale di favore per il *welfare* aziendale, con effetti positivi in termini di produttività ed efficienza delle piccole e medie imprese che erogano buoni benzina o analoghi titoli ai propri dipendenti.

Dalla maggiore flessibilità conferita allo strumento normativo previsto dall'**articolo 2** potranno derivare effetti positivi sulle PMI esclusivamente in relazione alla riduzione delle aliquote di accisa applicate ai carburanti, poiché il predetto comma 290 non contempla la riduzione delle aliquote di accisa sui combustibili per usi industriali. L'impiego delle risorse derivanti dall'extra-gettito IVA per la riduzione delle aliquote sui carburanti gioverebbe chiaramente a tutti i soggetti che utilizzano carburanti per i loro spostamenti. Chiaramente, l'aggravio economico per i consumatori finali di detti carburanti potrà ridursi in proporzione all'utilizzo che gli stessi faranno dei suddetti prodotti energetici, potendo beneficiare di una riduzione dell'accisa sul prezzo praticato dai distributori di carburante.

B. Effetti sulla concorrenza

La misura prevista all'**articolo 1, comma 1** non presenta profili ed elementi idonei a falsare il corretto funzionamento del mercato e della competitività.

Dall'intervento normativo recato dall'**articolo 2** non derivano elementi idonei a falsare il corretto funzionamento del mercato e della concorrenza, poiché esso non fa che alleggerire il meccanismo già precedentemente delineato.

C. Oneri informativi

Dagli interventi normativi descritti non derivano oneri informativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Con riferimento all'**articolo 1, comma 1** i livelli minimi di regolazione europea risultano rispettati.

Anche per l'**articolo 2** i livelli minimi di regolazione europea risultano rispettati e la misura è compatibile con la disciplina unionale.

4. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

La disposizione contenuta nell'**articolo 1, comma 1**, è immediatamente efficace e non richiede interventi attuativi.

Con riferimento all'**articolo 2** si fa presente che l'attuazione del comma 291, come sostituito mediante l'intervento normativo effettuato, dipenderà in primis dalla rilevazione dell'extra-gettito IVA di cui al comma 290 dell'articolo 1 della L. 244/07 e, in subordine, dal verificarsi delle condizioni di natura economico-finanziaria, contenute nel medesimo comma 291, descritte in precedenza.

È inoltre appena il caso di sottolineare che – stante la facoltà (e non l'obbligo) attribuita al legislatore per l'emanazione del decreto in questione - la scelta circa l'opportunità di impiegare le maggiori entrate registrate in ambito IVA a seguito dell'aumento del prezzo internazionale del petrolio greggio per la riduzione delle aliquote di accisa sui prodotti energetici interessati attiene solo alla volontà dell'Autorità politica. Qualora i presupposti richiesti dal nuovo comma 291 si verificassero e si procedesse effettivamente ad una riduzione delle aliquote di accisa in parola, gli effetti derivanti dall'emanazione del decreto interministeriale di cui al comma 290 sarebbero rilevabili in tempi estremamente ridotti per i consumatori finali interessati, sia in termini di riduzione del prezzo del carburante alla pompa ove non si verificano interventi di segno opposto, anche speculativi, da parte dei soggetti operanti nel mercato in questione (compagnie petrolifere e distributori di carburante) sia in merito ai costi sostenuti dalle famiglie per il riscaldamento delle abitazioni. Responsabile dell'attuazione del comma oggetto della presente analisi è il Ministero dell'economia e delle finanze.

4.2 Monitoraggio

Il monitoraggio della norma introdotta con l'**articolo 1, comma 1** è svolto dall'Agenzia delle entrate con specifiche elaborazioni dei dati, relativi ai bonus carburanti, comunicati annualmente dai datori di lavoro nelle Certificazioni Uniche.

Il monitoraggio connesso all'intervento regolatorio di cui all'**articolo 2** è posto in capo alla Direzione studi e ricerche economico-fiscali del Dipartimento delle finanze (MEF), che ha il compito di verificare l'effettivo realizzarsi delle condizioni poste dal comma 291.

Relazione AIR Articoli: 1, commi 2-7, e 3.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero delle imprese e del made in Italy.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

La situazione di crisi economica generale in particolare legata all'aumento dei prezzi dei carburanti ha reso necessario un intervento volto ad adottare misure specifiche per contenere gli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti, introdurre specifiche disposizioni al fine di garantire la trasparenza dei prezzi dei carburanti e di diffondere il consumo consapevole e informato (art. 1 commi 2-7) nonché di rafforzare i poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi (articolo 3).

In particolare, si evidenzia che la legge del 23 luglio 2009, n. 99 "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" all'articolo 51 "Misure per la conoscibilità dei prezzi dei carburanti", al fine di favorire la più ampia diffusione delle informazioni sui prezzi dei carburanti praticati da ogni singolo impianto di distribuzione di carburanti per autotrazione sull'intero territorio nazionale, introduce l'obbligo a chiunque esercita l'attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione per uso civile di comunicare al Ministero i prezzi praticati per ogni tipologia di carburante per autotrazione commercializzato. Il Ministero dello Sviluppo Economico (ora Ministero delle Imprese e del Made in Italy), come previsto dalla suddetta Legge con proprio decreto (DM 15 ottobre 2010) ha definito ambito, i criteri e le modalità per la comunicazione delle informazioni di prezzo da parte dei gestori degli impianti, per l'acquisizione ed il trattamento dei suddetti prezzi dei carburanti, nonché per la loro pubblicazione sul proprio sito internet anche attraverso altri strumenti di comunicazione atti a favorire la più ampia diffusione di tali informazioni presso i consumatori; inoltre, con DM del 17 gennaio 2013 ha stabilito decorrenze dell'obbligo di comunicazione per i distributori della rete stradale e i restanti distributori.

Rispetto a tale fattispecie, si è stabilito con il decreto in esame la competenza del Ministero delle Imprese e del Made in Italy a Il Ministero delle imprese e del made in Italy a provvedere all'elaborazione dei dati, calcolare la media aritmetica, su base regionale e delle province autonome, dei prezzi comunicati e curarne la pubblicazione sul proprio sito istituzionale, demandando a un decreto ministeriale la definizione di frequenza, modalità e tempistica delle comunicazioni, stabilendo un obbligo conformativo, per gli esercenti delle attività di vendita al pubblico di carburanti, alle suddette indicazioni, con conseguenti sanzioni in caso di violazione.

Con riferimento poi al ruolo fondamentale del Garante per la sorveglianza dei prezzi, istituito dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244, esso svolge le seguenti funzioni: verificare le segnalazioni delle associazioni dei consumatori riconosciute, analizzare le ulteriori segnalazioni ritenute meritevoli di approfondimento, decidendo, se necessario, di avviare indagini conoscitive finalizzate a verificare l'andamento dei prezzi di determinati prodotti e servizi, nonché sovrintendere alla tenuta ed elaborazione dei dati e delle informazioni segnalate agli "uffici prezzi" delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura. A seguito dei nuovi equilibri geopolitici e della conseguente pressione inflazionistica connessa al costo dei prodotti energetici importati, al fine di strutturare un sistema di sorveglianza e monitoraggio dei prezzi dei beni di largo consumo, come evidenziato in più occasioni sui media e nel mondo consumeristico, è emersa quindi la necessità di rafforzare il presidio di controllo svolto dal Garante Prezzi, dotandolo di maggiori poteri di raccordo e di intervento a fini conoscitivi, istituendo altresì la Commissione di allerta rapida per la sorveglianza dei Prezzi (art.3). In particolare, il coordinamento territoriale avviene mediante raccordo stabile con gli Uffici territoriali e gli osservatori regionali per il controllo dei prezzi nei rispettivi ambiti di competenza, con le altre Autorità indipendenti e con gli Uffici dei Ministeri competenti, tra cui il MEF nonché per il tramite dell'Unità di Missione a supporto del Garante, istituita con decreto-legge n. 21 del 2022. Si interviene inoltre sull'implementazione delle funzioni di raccordo e coordinamento con le CCAA e la GDF nell'ambito delle attività di vigilanza del Garante. Quanto, infine, alla istituzione della Commissione di allerta rapida, partecipata da altri soggetti istituzionali e rappresentanti del mondo associativo e di categoria, oltre che dei consumatori, la stessa viene attivata dal Garante al fine di monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo

consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali. Qualora dalle analisi condotte in seno alla Commissione o dalle indagini conoscitive emergano fenomeni speculativi lungo la filiera di origine e produzione, ingrosso e distribuzione, nonché vendita e consumo, il Garante riferisce gli esiti delle attività al Ministro delle imprese e del made in Italy che ne informa, ove necessario, il Governo per l'adozione di adeguate misure correttive o di ogni altra iniziativa ritenuta opportuna.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Gli obiettivi generali del provvedimento in esame sono quelli di adottare apposite misure per contenere gli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti, analizzare l'andamento del mercato al fine di diffondere il consumo consapevole e informato per l'utente finale stabilire un concreto rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi.

In considerazione di tali obiettivi generali, sono stati ritenuti necessari i seguenti obiettivi specifici:

a) Garantire la trasparenza dei prezzi dei carburanti.

In particolare, in considerazione della necessità di fornire informazioni chiare e trasparenti agli acquirenti del carburante, si ritiene necessario definire il valore medio del costo del carburante, per cui si stabilisce, in capo al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, l'elaborazione dei dati e la definizione della media dei prezzi del carburante su base regionale e delle province autonome (artt. 1 commi 2-7). Si prevedono altresì apposite sanzioni comminate con accertamento della Guardia di Finanza, rivolte agli esercenti che infrangano le disposizioni medesime, con previsione di destinare il 50% del valore delle suddette sanzioni allo stato di previsione del Ministero delle Imprese e del Made in Italy all'implementazione dell'infrastruttura informatica e telematica per la rilevazione dei prezzi dei carburanti per autotrazione per uso civile, nonché ad iniziative in favore dei consumatori volte a favorire la trasparenza dei prezzi dei carburanti e a diffondere il consumo consapevole e informato. Destinatari della misura risultano quindi non solo i consumatori finali ma anche gli esercenti delle attività di vendita al pubblico in materia di carburanti.

b) Favorire la collaborazione tra il Garante per la sorveglianza dei prezzi e le Amministrazioni competenti, prevedendo anche l'istituzione della Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi. La suddetta Commissione è composta da diversi rappresentanti individuati tra le differenti realtà interessate. Le risultanze delle analisi effettuate in sinergia con l'ISTAT, ove emergano fenomeni speculativi, vengono quindi comunicate al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, e per suo tramite al Governo per l'adozione delle adeguate misure consequenziali.

Destinatari di tale misura sono tutti i soggetti coinvolti sul mercato, che beneficeranno dei riscontri effettuati dal Garante e dalla Commissione in sinergia con le altre Amministrazioni e realtà rappresentative coinvolte, al fine precipuo di evitare fenomeni speculativi ed individuare le ragioni dell'anomala dinamica dei prezzi sulla filiera del mercato.

2.2 Indicatori

Con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 1, commi 2-7, sono stati individuati come indicatori i prezzi dei carburanti di cui all'articolo 51, comma 1, della legge 23 luglio 2009 n. 99, per cui il Ministero delle Imprese e del Made in Italy provvede all'elaborazione dei dati, calcolando la media aritmetica, su base regionale e delle province autonome, dei prezzi comunicati e curandone la pubblicazione sul proprio sito istituzionale. Gli esercenti delle attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione sono quindi tenuti a rispettare le direttive impartite dal Ministero, con conseguenti sanzioni comminate in caso di violazioni.

Con riferimento all'articolo 3, gli indicatori di riferimento sono rappresentati dai dati rilevati dall'ISTAT che vengono forniti al Garante al fine di rispondere all'esigenza di sorveglianza dei prezzi sul territorio

nazionale e regionale. L'obiettivo è quello di individuare le ragioni dell'anomala dinamica dei prezzi sulla filiera di mercato e di riconoscere fenomeni speculativi al fine di apportare le adeguate misure correttive.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO NORMATIVO

3.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Gli impatti attesi del provvedimento in esame, volti a stabilire la media aritmetica su base regionale e delle province autonome, dei prezzi comunicati al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, risultano positivi per i consumatori, posto che si garantisce una maggiore trasparenza rispetto al consumatore in ordine all'effettivo valore medio del bene acquistato (nello specifico, il carburante). Con riferimento agli esercenti, la norma in esame si rende necessaria al fine di evitare speculazioni ed evitare previsioni anomale di prezzo rispetto al bene immesso nel mercato (articolo 1, commi 2-7).

Analogamente, l'intervento di cui all'articolo 3 risulta avere un impatto positivo sull'andamento del mercato, tutelando tutti i soggetti coinvolti: infatti, in caso di dati anomali o di rinvenute speculazioni, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e, per esso, il Governo, sono informati delle circostanze e sono in grado di intervenire con provvedimenti mirati.

3.2 Impatti specifici

Si riporta la eventuale valutazione dei seguenti impatti:

A. Effetti sulle PMI (Test PMI): non si riscontrano impatti specifici sulle PMI, considerando che la misura è volta in generale a tutela dei soggetti coinvolti nel mercato.

B. Effetti sulla concorrenza: non sussistono effetti distorsivi della concorrenza, ma al contrario col provvedimento in esame, si intende garantire la trasparenza dei prezzi dei carburanti e di diffondere il consumo consapevole e informato (art. 1 commi 2-7 e articolo 3) .

C. Oneri informativi: Gli oneri informativi previsti attengono:

- all'articolo 1 comma 2, in ragione del quale il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, dopo aver elaborato i dati, ne dà comunicazione sul proprio sito istituzionale e stabilisce con decreto la frequenza, le modalità e la tempistica delle comunicazioni, a cui gli esercenti delle attività di vendita al pubblico devono conformarsi per non incorrere nelle sanzioni di cui all'articolo 1 comma 4;
- all'articolo 1 comma 3, ove si stabilisce che gli esercenti delle attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione devono adeguare la cartellonistica di pubblicizzazione ad ogni punto vendita secondo le indicazioni fornite dall'emanando decreto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy;
- all'articolo 2, ove è previsto, con l'introduzione dell'articolo 199-qui quies all'articolo 2 della l. 244/2007, che qualora dalle analisi condotte in seno alla Commissione o dalle indagini conoscitive emergano fenomeni speculativi lungo la filiera di origine e produzione, ingrosso e distribuzione, nonché vendita e consumo, il Garante riferisce gli esiti delle attività al Ministro delle imprese e del made in Italy che ne informa, ove necessario, il Governo per l'adozione di adeguate misure correttive o di ogni altra iniziativa ritenuta opportuna.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Le norme in esame non incidono sui livelli minimi di regolazione europea.

4. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

Soggetti responsabili all'attuazione dell'articolo 1 co-2-7, sono il Ministero delle Imprese e del Made in Italy con riferimento all'elaborazione dei dati e dell'emanazione di un apposito decreto attuativo, la Guardia di Finanza con riferimento all'accertamento delle violazioni nonché il Prefetto con riferimento alle sanzioni.

Sono responsabili dell'attuazione dell'articolo 3 il Garante per la sorveglianza dei prezzi negli ambiti di specifica competenza di cui alla l. 244/2007, la Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi per le valutazioni sull'andamento dei prezzi, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per le attività di comunicazione al Governo, le Camere di Commercio, industria artigianato e agricoltura con riferimento alle sanzioni, nonché l'Istat rispetto ai dati rilevati nelle materie di competenza del Garante per la sorveglianza dei prezzi, in sinergia al fine di elaborare i dati sull'andamento dei prezzi nel mercato e consentire quindi di prendere gli adeguati provvedimenti correttivi.

4.2 Monitoraggio

Ai fini del monitoraggio degli interventi in esame, con riferimento all'articolo 1, commi 2-7, si è ritenuto opportuno individuare quali documenti di riferimento la reportistica redatta dagli organi accertatori e competenti per le sanzioni (in particolare Guardia di Finanza e Prefettura) nonché, con riferimento all'articolo 3, la reportistica delle singole Amministrazioni in esito alla attivazione degli strumenti di monitoraggio dei prezzi, ciascuno per le rispettive competenze (in particolare il Garante per la Sorveglianza dei Prezzi per l'analisi dei dati, la Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi per il supporto Garante, il Ministero delle imprese e del Made in Italy quale amministrazione competente a riferire al Governo, l'ISTAT in merito alla rilevazione dei dati, le Camere di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato per le attività sanzionatorie).

Relazione AIR Articolo: 4.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo si propone la finalità di contrastare i disagi del caro prezzi in un periodo, ormai di durata pluriennale, di grandi incertezze e timori, accentuati dopo la crisi pandemica dalla guerra in Ucraina. L'inflazione sta divorando i redditi di tutte le categorie, generando i maggiori disagi nei redditi medio-bassi. Ad aumentare sono soprattutto i prezzi di beni importati. L'intervento nasce dall'urgenza di fronteggiare la situazione di eccezionale instabilità dei prezzi dei beni di largo consumo, derivante dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali e dall'urgenza di adottare misure per contenere gli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti, mitigandone l'impatto sulle famiglie.

Al fine di mitigare i costi di trasporto, soprattutto per studenti e lavoratori, l'articolo 4, nel solco di quanto previsto dall'articolo 35 del decreto 17 maggio 2022, n. 50 recante *“Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina”*, istituisce un fondo, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con dotazione pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023, finalizzato a riconoscere, nei limiti della dotazione del fondo e fino ad esaurimento delle risorse, un buono da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale (comma 1). Il valore del buono non può superare l'importo di 60 euro ed è riconosciuto esclusivamente in favore delle persone fisiche che, nel 2022, hanno dichiarato un reddito personale ai fini IRPEF non superiore ai 20.000 euro.

L'analisi si è dunque concentrata sull'impatto di tale strumento.

1. INDIVIDUAZIONE DEI PROBLEMI DA AFFRONTARE, CON RIFERIMENTO ALL'AREA O SETTORE DI REGOLAMENTAZIONE IN CUI SI INSERISCE L'INIZIATIVA NORMATIVA, CON ILLUSTRAZIONE DELLE ESIGENZE E DELLE CRITICITA' DI TIPO NORMATIVO, AMMINISTRATIVO, ECONOMICO E SOCIALE CONSTATATE NELLA SITUAZIONE ATTUALE, CHE MOTIVANO L'INTERVENTO.

Il contesto nel quale si inserisce l'intervento è un contesto emergenziale post Covid, accentuato dalla crisi Ucraina. L'iniziativa normativa è finalizzata ad introdurre misure di sostegno alle famiglie a causa dell'inflazione e della stagflazione.

2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO NORMATIVO.

Obiettivo generale dell'intervento normativo è quello di contenere l'impatto sociale ed economico derivante dall'aumento del costo dei carburanti.

Obiettivi specifici sono:

- sostenere il reddito delle famiglie, mitigare gli impatti derivanti dal caro prezzi e dal caro trasporti.

3. INDIVIDUAZIONE DEI POTENZIALI DESTINATARI, PUBBLICI E PRIVATI, DELL'INTERVENTO E DEFINIZIONE DELLA LORO CONSISTENZA NUMERICA.

Principali beneficiari del bonus trasporti sono gli studenti e i lavoratori che acquistano abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale nonché per i servizi di trasporto ferroviario nazionale, al fine di mitigare l'impatto dell'aumento dei costi di trasporto. Il buono è riconosciuto in favore delle **persone fisiche** che nell'anno 2022 hanno conseguito un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro.

Quanto alla platea dei beneficiari, la disposizione riduce la platea prevista dal decreto-legge 50/2022.

4. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO, CON DESCRIZIONE E, OVE POSSIBILE, QUANTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI IMPATTI (BENEFICI E COSTI ATTESI) PER CATEGORIE DI DESTINATARI E PER LA COLLETTIVITÀ NEL SUO COMPLESSO.

Gli oneri derivanti dalla costituzione del fondo per mitigare i costi dei trasporti per studenti e lavoratori sono stati stimati pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023, che costituisce il limite complessivo di spesa.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO.

Alla misura sarà data attuazione attraverso l'emanazione di un decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che disciplinerà le modalità di presentazione delle domande per il rilascio del buono, le modalità di emissione dello stesso, anche ai fini del rispetto del limite di spesa nonché il monitoraggio degli effetti dell'intervento attraverso la fase di rendicontazione da parte dei gestori dei servizi di trasporto pubblico al Ministero del lavoro e delle politiche sociali dei buoni utilizzati ai fini dell'acquisto degli abbonamenti.
