
XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 4982

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 7.5.2012

L'atto n. 4982 recante "Riduzione temporanea dell'accisa sui carburanti per autotrazione utilizzati nelle attività agricole, nell'itticoltura e nella pesca" presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Di Pietro ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione VI (Finanze). L'analisi in Commissione è iniziata e sono stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. costit.), 5^a (Bilancio), 9^a (Trasporti), 10^a (Att. produt.), 13^a (Agricoltura), 14^a (Pol. comun.), Questioni regionali.

Il presente disegno di legge nasce con lo scopo di incentivare i settori dell'agricoltura e della pesca professionale, disponendo la riduzione delle accise gravanti sui carburanti, nella misura del 95 per cento, da applicare al prezzo alla pompa.

Si riporta di seguito il testo dell'atto con la relazione di accompagnamento.

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

Di Pietro, Di Giuseppe, Messina, Rota

Riduzione temporanea dell'accisa sui carburanti per autotrazione utilizzati nelle attività agricole, nell'itticoltura e nella pesca

Presentata il 22 febbraio 2012

Onorevoli Colleghi! – L'intento della presente proposta di legge è quello di intervenire per fronteggiare la grave crisi dei settori dell'agricoltura e della pesca professionale, conseguente all'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi; nel nostro Paese le attività agricole e ittiche svolgono una

funzione produttiva e ambientale essenziale e non possono essere punite pesantemente dalle accise sul carburante utilizzato per le loro produzioni. Per garantire un adeguato sostegno alle imprese agricole a fronte della crisi economica tuttora in atto e per limitare le conseguenze economiche e sociali a danno del comparto agricolo ed ittico del nostro Paese, la presente proposta di legge prevede la riduzione dei costi per il gasolio utilizzato in agricoltura e nel comparto della pesca.

In via generale, infatti, si deve considerare che la componente fiscale, determinata dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) e dall'accisa, incide sul prezzo totale del prodotto, mediamente praticato sul mercato, per ben il 55 per cento; quindi la riduzione del carico fiscale sul gasolio agricolo consentirebbe uno sgravio complessivo del prezzo e consentirebbe comunque di comprimere il costo in capo alle famiglie e alle imprese.

In diverse realtà territoriali dell'Unione europea e del nostro Paese (la legge 28 dicembre 1995, n. 549, recante «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica», all'articolo 3, comma 15, prevede che «Fermi restando i vincoli derivanti dagli accordi internazionali e dalle normative dell'Unione europea, nonché dalle norme ad essi connesse, le regioni, nonché le province autonome, possono determinare, con propria legge una riduzione del prezzo alla pompa della benzina, per i soli cittadini residenti nella regione o nella provincia autonoma o in una parte di essa»), con differenti motivazioni, sono state introdotte norme che consentono una riduzione delle accise gravanti sui prodotti energetici; a tale proposito giova ricordare che le disposizioni dell'Unione europea (direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità) già prevedono la possibilità di ridurre le accise dagli attuali 393 euro (la somma delle accise, pari a 0,39394 euro per 1.000, la quota di riferimento per litri di carburante) a 21 euro ogni 1.000 litri di gasolio, soprattutto nell'ambito di un programma di riduzione delle emissioni. Infatti è di per sé ovvio che le attività produttive agricole nei settori delle colture vegetali e arboree hanno la potenzialità di esercitare una significativa funzione di compensazione rispetto alle

emissioni di anidride carbonica (CO₂), funzione che dovrebbe essere esaltata favorendo la crescita professionale e tecnologica delle aziende e della quale si deve tenere conto in questa circostanza per evitare effetti peggiorativi che potrebbero derivare dalla compromissione economica di queste attività. Si pensi alla possibilità offerta dalla nostra agricoltura di produrre biocarburanti, prodotto sempre più indispensabile se si considera che dal 1° gennaio è aumentata dal 4 per cento al 4,5 per cento la percentuale minima di biocarburante da miscelare alla benzina e al gasolio per autotrazione immessi in consumo in Italia.

Sempre in un'ottica europea, l'armonizzazione delle accise, benché incompleta anche a causa delle difficoltà derivanti dalle diverse caratteristiche territoriali che contraddistinguono i Paesi membri, è stata un elemento indispensabile alla corretta instaurazione del mercato unico europeo, soprattutto perché il gettito proveniente dalle accise è sempre stato un cardine fondamentale per la fiscalità interna dei singoli Stati membri, costituendo una parte cospicua delle entrate nel bilancio di ogni Paese.

Pertanto, se da una parte è stato necessario disciplinare il settore con norme europee applicabili su tutto il territorio dell'Unione, dall'altra è stato lasciato ampio spazio alla sussidiarietà di ogni Stato membro, poiché le accise concorrono tradizionalmente alla formulazione di scelte politiche, non solamente in campo tributario, ma anche nei settori industriale, energetico, sanitario, sociale, dei trasporti e dell'agricoltura.

Il grande impatto di questo tipo di fiscalità si rileva considerando che l'accisa colpisce sia i prodotti tipici di ogni Paese, che i prodotti cosiddetti «energetici» impiegati nella produzione di beni e di servizi di larghissimo consumo, quali l'energia elettrica, il gas e i trasporti; è un'imposta che grava sulla quantità dei beni prodotti, si esprime in termini di aliquote che sono rapportate all'unità di misura del prodotto stesso, a differenza dell'IVA che incide sul valore ed è espressa in percentuale del valore del prodotto; nel caso dei prodotti energetici si hanno aliquote rapportate al litro come nel caso della benzina e del gasolio, oppure al chilo come per esempio sugli oli combustibili e sul gas di petrolio liquefatto (gpl) nel caso dei gas come ad

esempio il metano, l'aliquota è rapportata al metro cubo, mentre sull'energia elettrica il rapporto è effettuato sul chilowattora.

In Italia sull'acquisto dei carburanti grava un insieme di accise, istituite nel corso degli anni allo scopo di finanziare diverse emergenze. Alcune di esse sono talmente datate, come ad esempio l'accisa per il finanziamento della guerra di Etiopia del 1935, da risultare anacronistiche.

L'elenco completo comprende le seguenti accise:

1,90 lire (0,00103 euro) per il finanziamento della guerra di Etiopia del 1935-1936;

14 lire (0,00723 euro) per il finanziamento della crisi di Suez del 1956;

10 lire (0,00516 euro) per il finanziamento del disastro del Vajont del 1963;

10 lire (0,00516 euro) per il finanziamento dell'alluvione di Firenze del 1966,

10 lire (0,00516 euro) per il finanziamento del terremoto del Belice del 1968;

99 lire (0,0511 euro) per il finanziamento del terremoto del Friuli Venezia Giulia del 1976;

75 lire (0,0387 euro) per il finanziamento del terremoto dell'Irpinia del 1980;

205 lire (0,106 euro) per il finanziamento della guerra del Libano del 1983;

22 lire (0,0114 euro) per il finanziamento della missione in Bosnia del 1996;

0,02 euro per il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri del 2004;

0,005 euro per l'acquisto di autobus ecologici nel 2005;

da 0,0071 a 0,0055 euro per il finanziamento alla cultura nel 2011;

0,04 euro per fare fronte all'emergenza immigrati dovuta alla crisi libica del 2011;

0,0089 euro per fare fronte all'alluvione che ha colpito la Liguria e la Toscana nel novembre 2011;

0,082 euro per il decreto «salva Italia» nel dicembre 2011.

A tutto ciò si somma l'imposta di fabbricazione sui carburanti, per un totale finale di 70,42 centesimi di euro per la benzina e di 59,32 centesimi di euro per il gasolio, e su queste accise è applicata anche l'IVA al 21 per cento, che grava per circa 15 centesimi di euro nel primo caso e per 12 centesimi di euro nel secondo, quindi il consumatore finale paga le tasse due volte.

Sulla base di quanto premesso e alla luce del difficile momento storico in cui versa l'agricoltura italiana, probabilmente il peggiore degli ultimi trenta anni, che ha visto un aumento spropositato dei costi produttivi e contributivi e il dimezzamento dei redditi degli agricoltori, appare insufficiente anche l'attuale sistema di agevolazione del carburante agricolo per gli utenti motori agricoli (UMA), ovvero il gasolio e la benzina utilizzati nei mezzi agricoli come combustibile per le attività legate all'agricoltura.

Questo prodotto è sottoposto a una tassazione diversa rispetto agli altri prodotti petroliferi e per questo motivo viene colorato di verde prima della

commercializzazione, al fine di favorire i controlli sul suo impiego (regolamento di cui al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 14 dicembre 2001, n. 454, recante «Regolamento concernente le modalità di gestione dell'agevolazione fiscale per gli oli minerali impiegati nei lavori agricoli, orticoli, in allevamento, nella silvicoltura e piscicoltura e nella florovivaistica») e grava enormemente su tutte quelle attività agricole, orticole, silvicolture, floricole, di allevamento e di itticoltura che prevedono l'utilizzo dei macchinari che possono usufruire delle agevolazioni fiscali per l'acquisto del carburante.

Pertanto la presente proposta di legge è finalizzata alla previsione di un nuovo regime impositivo fiscale sui prodotti energetici volti al consumo per autotrazione in agricoltura, che possa creare le premesse per un deciso rilancio dell'economia e dell'occupazione rendendo disponibili importanti risparmi per le famiglie e incentivando maggiori consumi e investimenti produttivi; tutto ciò, inoltre, sarebbe un forte sostegno a un settore produttivo strategico ed essenziale per il «made in Italy».

In particolare, l'articolo 1 dispone la riduzione delle accise gravanti sui carburanti, destinati all'utilizzo in agricoltura, nella pesca e nell'itticoltura; l'articolo 2 identifica i beneficiari delle riduzioni e la titolarità dei mezzi meccanici compatibili; l'articolo 3 chiarisce quali mezzi sono effettivamente autorizzati al rifornimento a condizioni agevolate; l'articolo 4 prevede l'istituzione di una banca dati informatica dei soggetti beneficiari; l'articolo 5 specifica gli organi istituzionali preposti al rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo dei benefici previsti.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.
(Finalità).

1. Per fronteggiare la grave crisi del settore dell'agricoltura e della pesca professionali, è disposta la riduzione delle accise gravanti sui carburanti, nella misura del 95 per cento dell'importo totale, da applicare al prezzo alla pompa del gasolio e dei prodotti energetici destinati all'utilizzo in agricoltura, nella pesca e nell'itticoltura, per i tre anni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 2.

(Soggetti beneficiari).

1. I benefici previsti dall'articolo 1 si applicano ai seguenti soggetti:

a) gli agricoltori, i coltivatori diretti, i florovivaisti, i pescatori, gli itticoltori, gli imprenditori agricoli e le imprese agricole iscritte nel registro delle imprese e nell'anagrafe delle aziende agricole;

b) le cooperative di agricoltori iscritte nel registro delle imprese;

c) le aziende agricole delle istituzioni pubbliche;

d) i consorzi di bonifica e di irrigazione;

e) le imprese agromeccaniche, agricole, orticole, silvicolture, floricole, di allevamento, di florovivaisti e di itticoltura che prevedono l'utilizzo di macchinari.

2. I soggetti di cui al comma 1 del presente articolo devono essere intestatari o cointestatari dei mezzi autorizzati di cui all'articolo 3.

3. Per intestatari o cointestatari dei mezzi autorizzati si intendono, oltre ai proprietari, anche i soggetti indicati nella carta di circolazione quali locatari dei mezzi in leasing.

Art. 3.

(Mezzi autorizzati al rifornimento a prezzo agevolato).

1. Sono mezzi autorizzati al rifornimento a prezzo agevolato:

a) le macchine agricole in possesso di libretto di controllo;

b) gli autoveicoli e i motoveicoli iscritti nei pubblici registri automobilistici e destinati esclusivamente all'esecuzione di lavorazioni agricole o relative al comparto agricolo;

c) le imbarcazioni iscritte nei registri delle capitanerie di porto destinate essenzialmente alle attività di pesca commerciale.

Art. 4.

(Banca dati).

1. Per le finalità previste dalla presente legge, è istituita una banca dati informatica per l'anagrafe dei beneficiari, per il rilascio delle autorizzazioni e per la rilevazione dei consumi dei carburanti.

Art. 5.

(Autorizzazione).

1. L'autorizzazione a usufruire del rifornimento a prezzo agevolato è rilasciata ai soggetti interessati:

a) dal comune di residenza, per i soggetti individuati dall'articolo 3, comma 1, lettere a) e c);

b) dalla presidenza della regione, per i soggetti individuati dall'articolo 3, comma 1, lettera b).

Art. 6.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.