# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2733-A

# RELAZIONE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE **VALSECCHI**)

SUL

# DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(TRABUCCHI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PELLA)

COL MINISTRO DEL TESORO
(TAVIANI)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(ANDREOTTI)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(COLOMBO)

COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(MARTINELLI)

E COL MINISTRO DEL TURISMO E DELLO SPETTACOLO
(FOLCHI)

***alla Presidenza 23 gennaio 1961***

—

## Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 gennaio 1961, n. 2, recante ritocchi al regime fiscale della benzina

***Presentata alla Presidenza il 18 febbraio 1961***

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La vostra Commissione Finanze e tesoro, a maggioranza, ha approvato il qui presente disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 21 gennaio 1961, n. 2, « recante ritocchi al regime fiscale della benzina », introducendovi, peraltro ed a titolo di modificazione al testo, un comma all'articolo 1, con il quale si dispone la diminuzione di lire 300 per quintale dell'imposta di fabbricazione e della corri-

spondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti destinati all'autotrazione.

Il provvedimento è motivato dalla necessità di diminuire il divario fra il prezzo di vendita della benzina praticato nel nostro Paese e quelli vigenti nella maggior parte degli altri Paesi (1).

Da qui la riduzione di imposta che si sottopone al vostro esame ed alla vostra approvazione di lire 1,964 per litro per quanto attiene all'imposta di fabbricazione.

Alle lire 4 di riduzione per litro si perviene sommando alla diminuzione dell'imposta di fabbricazione, lire 2,036 per litro a carico dell'imposta generale sull'entrata

L'imposta generale sull'entrata così ridotta, incide per il 5,90 per cento; mentre essa era, prima dell'entrata in vigore del decreto in esame, del 6,70 per cento (periodo 1°-31 gennaio 1961) e, fino al 31 dicembre del 1960, del 7,70 per cento. Si ha così una riduzione di aliquota, a seconda dei periodi di raffronto, che va da 1,80 a 0,80 per cento.

In effetti è dato di poter rappresentare la volontà di diminuire l'incidenza dell'imposta generale sull'entrata su alcuni prodotti (benzina, petrolio, acquaragia, gasolio, oli greggi di petrolio, cioè quelli della lettera *A*) dell'articolo 13 del decreto ministeriale 24 dicembre 1960, richiamata all'articolo 3 del decreto in esame) che, in un primo tempo, si espresse diminuendola per tutti di 1 punto (da 7,70 a 6,70) e, successivamente, conglobandola sulla sola benzina: così che il regime in vigore ha riportato al 7,70 per cento l'aliquota per gli oli minerali carburanti, scontando sulla sola benzina la riduzione inizialmente applicata a tutta l'area.

A ciò fare è stato di stimolo, come detto, il desiderio di allineare il più possibile il prezzo della benzina nazionale a quello della maggior parte dei Paesi esteri, mentre è stata di freno la necessità di contenere la diminuzione del gettito per evidenti ragioni di bilancio. Non si può non assecondare tali misure di prudenza, anche se è presumibile che l'ulteriore riduzione del prezzo della benzina ne incrementerà il consumo e, quindi, il gettito fiscale.

(1) Prezzi al consumo della benzina normale in alcuni Paesi europei, in vigore all'ottobre 1960, espressi in lire-litro: Regno Unito, 80; Francia, 124; Germania Occ., 89; Belgio, 96; Olanda, 75; Svizzera, 65; Svezia, 88; Danimarca, 82; Austria, 74.

Non può, infatti e sia pur brevemente, non ricordarsi qui come elevata sia l'elasticità dei consumi di benzina rispetto al prezzo. Uno sguardo alla evoluzione degli stessi nel 1959 e nel 1960 offre modo di poter annotare che mentre nell'anno più lontano i consumi nazionali aumentarono del 14 per cento circa, nel 1960 (cioè nell'anno in cui si sono verificate le più ampie riduzioni del prezzo fiscale della benzina) i consumi si sono incrementati del 22 per cento circa. Ha influenza, senza dubbio, anche lo sviluppo della motorizzazione; ma si può tranquillamente affermare che l'elasticità dei consumi di benzina rispetto al prezzo è tanto più elevata quanto minore risulta il prezzo assoluto.

La nuova composizione del prezzo risulta ora così:

*Per litro:*

| | |
|---|---|
| 26,174 | Costo industriale |
| 5,664 | Imposta generale sull'entrata |
| 64,162 | Imposta fabbricazione |
| 96,000 | |

*Per chilogrammo:*

| | |
|---|---|
| 36,102 | Costo industriale |
| 7,812 | Imposta generale sull'entrata |
| 88.500 | Imposta fabbricazione |
| 132,414 | |

Da quanto sopra scritto, rileva notare qui la flessione del gettito dell'imposta di fabbricazione, che sulla base della benzina per usi normali consumata nell'esercizio finanziario 1959-60, si calcola in 5.532 milioni.

Come è dato leggere nella relazione ministeriale, la perdita si compensa, in parte, con il ricupero di circa 2 miliardi di lire dovuto alla riduzione da 25 a 15 litri del quantitativo giornaliero di benzina, che gli stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero possono acquistare con i buoni a imposta di fabbricazione ridotta (1); per l'altra parte si pensa, fondatamente, all'immancabile incremento dei consumi.

(1) Consumi di benzina espressi in chilogrammi per automobilisti e motociclisti stranieri od italiani residenti all'estero: 1957-58: chilogrammi 101.015.081; 1958-59: chilogrammi 110.620.990; 1959-60: 104.454.353. Imposta riscossa: 1957-58, 5.303.291.753; 1958-59: 5.807.601.975; 1959-60: 5.483.853.532; imposta abbonata (in ragione di lire 5.950 al quintale): 1957-58: 6.010.397.319; 1958-59: 6.581.948.905; 1959-60: 6.215.034.004.

Parallelamente all'imposta di fabbricazione ed alla corrispondente sovrimposta di confine sulla benzina si riducono le aliquote del *jet-fuel JP4*, destinato all'Amministrazione della Difesa. Il prodotto ha sempre seguito le sorti della benzina.

Il decreto dispone, poi, all'articolo 2 la esenzione, a condizione di reciprocità di trattamento, dal pagamento della tassa di circolazione in favore delle autovetture, dei motocicli e degli autoscafi ad uso privato, nonché dei rimorchi ad uso di applicazione di campeggio e simili, importati temporaneamente dall'estero, appartenenti e guidati da persone residenti stabilmente all'estero. L'esenzione è accordata anche quando il proprietario od un suo congiunto entro il terzo grado parimenti residente all'estero si trova a bordo del veicolo e questo è guidato da altra persona, pure se residente in Italia. La norma è, per così dire, compensativa della riduzione di agevolazioni sui buoni benzina.

Nessuna obiezione fu sollevata, a questo punto, in Commissione; come nessuna osservazione è stata presentata circa il contenuto dell'articolo 4 del decreto.

Si è, invece, e come è stato ricordato al principio di questa relazione, voluto ridurre l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per l'autotrazione.

Secondo i calcoli del Ministero delle finanze la riduzione non avrebbe dovuto superare le lire 200 per quintale. Ma intendendosi modificare, in analogia con la benzina, anche l'incidenza dell'imposta generale sull'entrata, si concluse con il ridurre di altre 100 lire il peso dell'imposta di fabbricazione, rinunciandosi al ritocco dell'imposta generale sull'entrata, anche per ragioni di semplificazione contabile.

Attesi gli scopi del provvedimento, onorevoli colleghi, si ha l'onore di invocarne la vostra approvazione.

VALSECCHI, *Relatore*.

## DISEGNO DI LEGGE
### DEL MINISTERO

—

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 21 gennaio 1961, n. 2, recante ritocchi al regime fiscale della benzina.

## DISEGNO DI LEGGE
### DELLA COMMISSIONE

—

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 21 gennaio 1961, n. 2, recante ritocchi al regime fiscale della benzina, *con le seguenti modificazioni:*

*All'articolo 1 è aggiunto il seguente comma:*

« L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione è ridotta da lire 3.900 a lire 3.600 per quintale ».