CAMERA DEI DEPUTATI N. 1684-A

RELAZIONE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE **FRAU**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 14 febbraio 1973 *(Stampato n. 757)*

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(VALSECCHI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(MALAGODI)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(TAVIANI)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(FERRI MAURO)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 15 febbraio 1973

—

Modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano

Presentata alla Presidenza il 23 febbraio 1973

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il problema della fiscalità dei prodotti petroliferi non costituisce certamente un tema nuovo per i membri del Parlamento. In effetti, nel corso degli ultimi mesi, ma potremmo dire da un anno a questa parte, i dibattiti relativi a simili argomenti sono stati forse più numerosi e certamente più approfonditi di quanto non lo siano stati durante tutte le passate legislature.

Una differenza sostanziale esiste peraltro fra il disegno di legge n. 1684 sulle « modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano », che viene ora sottoposto alla nostra attenzione, e gli altri provvedimenti che abbiamo avuto l'occasione di esaminare in precedenza.

Questi ultimi, infatti, avevano finalità e portata alquanto più limitate, caratterizzandosi anche sul piano formale in maniera del tutto diversa, trattandosi di decreti-legge adottati in condizione di temporaneità ed urgenza.

Con il disegno di legge n. 1684, già approvato dal Senato ed ora all'esame della Camera, si intende invece affrontare il problema ben più vasto e complesso della completa ristrutturazione del regime fiscale dei prodotti petroliferi e del metano, alla luce di un complesso di esigenze, che sono venute maturando in un arco di tempo di circa dieci anni e cioè dagli ultimi provvedimenti di carattere globale riguardanti la materia che risalgono per l'appunto al 1962 ed al 1964.

La sostituzione dell'IGE con il regime basato sull'IVA, che l'Italia ha dovuto adottare a partire dallo scorso 1° gennaio in base agli impegni assunti a livello comunitario, ha rappresentato l'occasione per rimeditare l'intera materia e dare alla stessa un nuovo assetto suscettibile di risolvere o di avviare a soluzione alcuni importanti problemi che si sono venuti ponendo negli ultimi tempi in termini sempre più pressanti ed urgenti. Problemi concernenti, tra l'altro: la perequazione fiscale fra i combustibili destinati al riscaldamento, l'incentivazione del consumo dei prodotti petroliferi non inquinanti, il mantenimento della competitività dei nostri prodotti industriali sui mercati internazionali, il riconoscimento dei maggiori costi sostenuti dalle aziende petrolifere per l'approvvigionamento e la raffinazione della materia prima e per la distribuzione dei prodotti.

Del resto, di fronte ad un contesto di esigenze e problemi così articolato e complesso si venivano a porre due condizioni pregiudiziali: da un lato l'impegno del Governo di evitare, per quanto possibile, degli aumenti nei prezzi amministrati nell'attuale delicata fase congiunturale della nostra economia; dall'altro, la necessità di evitare ripercussioni troppo sensibili sull'entità del gettito fiscale previsto per l'anno 1973.

Il soddisfacimento della prima di tali condizioni richiedeva che il maggior peso connesso alla più elevata aliquota dell'IVA rispetto a quella dell'IGE – che, val la pena di ricordarlo, per i prodotti petroliferi era *una tantum* e non « a cascata » come nella generalità dei casi – fosse compensato, per lo meno per prodotti quali la benzina, da una corrispondente riduzione dell'imposta di fabbricazione. Una soluzione questa che, d'altra parte, era stata espressamente segnalata dalla stessa Commissione parlamentare dei « 30 » in sede di parere sul decreto delegato sull'IVA.

Sempre la stessa condizione di mantenere, per quanto possibile, inalterati i prezzi amministrati, postulava la necessità che i maggiori costi industriali rilevati dagli organi tecnici del CIP per le varie fasi dell'attività petrolifera e cioè approvvigionamento e raffinazione del greggio e distribuzione dei prodotti, fossero a loro volta assorbiti con una analoga riduzione d'imposta.

Per quanto concerne poi l'esigenza di evitare sensibili ripercussioni sulle entrate dell'Erario, il soddisfacimento della stessa rendeva necessario ricercare un'opportuna modulazione nella riduzione delle aliquote dell'imposta di fabbricazione, al fine di poter realizzare una pressoché totale compensazione del minor gettito derivante dalla ristrutturazione di queste ultime con il maggior introito proveniente dall'applicazione dell'IVA.

È in questa prospettiva, in effetti, che il Governo ha operato nel mettere a punto le proposte contenute nel disegno di legge numero 1684. A tale riguardo – come in precedenza segnalato – va detto che il problema di maggior rilievo è rappresentato dall'introduzione dell'IVA. Ciò in considerazione dell'impatto derivante dalla incidenza di un simile tributo, la cui aliquota per tutti i prodotti petroliferi è, com'è noto, del 12 per cento, a

fronte di aliquote dell'IGE pari al 4,20 per cento per la benzina, 4,80 per cento per l'olio combustibile e 9,30 per cento per la maggior parte degli altri prodotti. Se si tiene inoltre conto di quanto già accennato circa la caratteristica di applicazione *una tantum* che dette aliquote avevano per i prodotti petroliferi, emerge con tutta evidenza come l'introduzione della nuova imposta rappresenti un rilevante aggravio, soprattutto per le benzine (+ L./qle 1.426,14 per la benzina super, + 1.365,7 per la normale).

E ciò non solo perché su tali prodotti gravava un livello di IGE fra i più contenuti, ma altresì per l'impossibilità della quasi totalità dei consumatori di recuperare l'IVA, contrariamente a quanto si verifica per i prodotti destinati ai consumi industriali. Proprio per tener conto di una simile realtà, il disegno di legge n. 1684 prevede per la benzina l'integrale assorbimento del maggior carico dell'IVA con una corrispondente riduzione dell'imposta di fabbricazione che, stando ai prevedibili consumi del 1973, comporterà un minor gettito fiscale valutato in circa 170 miliardi di lire.

Un diverso criterio il Governo ha ritenuto invece di proporre, sempre a proposito della benzina, per quanto concerne i maggiori costi sostenuti dalle aziende. Al riguardo va infatti rilevato che a fronte di maggiori costi accertati dagli uffici tecnici del CIP di L./qle 753 (L./lt. 5,57) per la super e L./qle 819 (L./lt. 5,97), è stata prevista mediamente una riduzione dell'imposta di fabbricazione di L./qle 578 (L./lt. 4,25). Ne consegue che, restando inalterati i prezzi finali di vendita, viene lasciata a carico delle aziende petrolifere una quota di tali maggiori costi pari mediamente a circa L./qle 185 (L./lt. 1,37) mentre l'onere per l'Erario ammonta complessivamente a 69,4 miliardi di lire.

È altresì da precisare che una parte della suddetta riduzione d'imposta (L./qle 171, pari a L./lt. 1,25) è destinata all'adeguamento dei margini dei gestori dei punti di vendita stradale di carburanti in base al criterio previsto dal metodo CIP per la determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi.

Per tener conto infine dell'obiettivo dell'incentivazione dei consumi di prodotti non inquinanti il disegno di legge propone una riduzione dell'imposta di fabbricazione di L./qle 180 a favore della benzina con un contenuto di piombo fino a 0,40 grammi per litro, contro l'attuale 0,60. Ciò per tener conto della maggiore onerosità di produzione per tale tipo di benzina. Quanto all'onere conseguente a tale riduzione, tenuto conto anche del tempo necessario perché detto prodotto possa diffondersi sul mercato, esso è valutabile per il 1973 nell'ordine di 4-5 miliardi di lire.

In definitiva quindi l'imposta di fabbricazione sulla benzina viene ad essere ridotta da L./qle 15.889 a 13.893 per le benzine a normale contenuto di piombo e a 13.713 per quelle a 0,40 grammi per litro di piombo.

Analogamente a quanto previsto per la benzina, anche per il g.p.l. destinato ad uso autotrazione è prevista una riduzione dell'imposta di fabbricazione per compensare il maggior carico derivante dal passaggio IGE-IVA da L./qle 9.889 a 9.040, pari a L./qle 849. In tal modo viene mantenuta inalterata la preesistente consistenza del carico fiscale. Ciò anche per non penalizzare un prodotto considerato « pulito ».

Per il gasolio per autotrazione il provvedimento prevede, a sua volta, una riduzione dell'imposta di fabbricazione di L./qle 238 (L./lt. 2) che corrisponde alla quota di defiscalizzazione già applicata dal 12 maggio 1971 al 31 dicembre 1972.

L'ulteriore differenza rispetto ai maggiori costi accertati pari a L./qle 501 (L./lt. 4,21) e alla maggiore incidenza dell'IVA rispetto all'IGE pari a L./qle 177 (L./lt. 1,48) dovrebbe essere, invece, portata in aumento dei prezzi al consumo. Il che, peraltro, non dovrebbe incidere che minimamente sui consumatori, essendo la maggior parte di tali consumi effettuati da aziende che hanno la possibilità di acquistare la merce all'ingrosso e quindi di recuperare l'aliquota di IVA compresa nel prezzo (L./qle 1.008; L./lt. 8,46). Il minor gettito per l'Erario relativo al gasolio per autotrazione è stimabile in 11,8 miliardi di lire.

Per i prodotti combustibili destinati al riscaldamento (petrolio, gasolio e olio combustibile fluido) va rilevato che il provvedimento predisposto dal Governo prevede un'aliquota unica di L./qle 350, contro le precedenti aliquote, rispettivamente, di L./qle 500 (gasolio e petrolio) e 370 per l'olio combustibile fluido, con una riduzione quindi di 150 L./qle per i primi due prodotti e di 20 L./qle per il terzo. Ciò per realizzare quella perequazione cui si è in precedenza accennato. È comunque da sottolineare come, in questo caso, il Governo non abbia inteso proporre soltanto una perequazione fiscale ma altresì una certa riduzione della fiscalità gravante su prodotti di largo consumo che interessano i bilanci di tutte le famiglie italiane.

Il minor gettito per l'Erario derivante da tali misure è valutabile in 23,9 miliardi di lire.

Riguardo al problema della fiscalità sull'olio combustibile denso che riveste un rilievo determinante per la competitività della nostra industria sul piano internazionale, il disegno di legge prevede una riduzione dell'aliquota dell'imposta di fabbricazione da L./qle 250 a 80. È pur vero che dal 12 maggio 1971 al 31 dicembre 1972 con i noti provvedimenti di defiscalizzazione che ho inizialmente ricordato la suddetta aliquota era stata portata a L./qle 50. Tuttavia, è da considerare che i consumatori industriali, contrariamente a quanto avveniva per l'IGE, hanno oggi la possibilità di recuperare l'IVA, talché, in effetti, l'onere fiscale complessivo sugli stessi gravante anche rispetto al periodo durante il quale l'imposta di fabbricazione è risultata di L./qle 50 viene a ridursi di L./qle 38, passando dalle 118 (50 di imposta di fabbricazione + 68 di IGE) a 80.

L'onere finanziario conseguente alle riduzioni in parola ammonta a 45,9 miliardi di lire.

L'esigenza di realizzare un'efficace prevenzione dell'inquinamento atmosferico ha indotto il Governo a proporre anche in materia di combustibili per l'industria una serie di agevolazioni a favore di quei prodotti, cosiddetti « puliti », suscettibili di fornire un contributo – sia pure da considerare come un primo passo – alla soluzione di tale fondamentale problema. In questo quadro il disegno di legge propone una consistente riduzione (da L./qle 250 a L./qle 5) dell'imposta di fabbricazione sull'olio combustibile con contenuto di zolfo non superiore all'1 per cento (per inciso va detto che il contenuto di zolfo nell'olio combustibile denso attualmente venduto sul mercato si aggira intorno a 3-3,5 per cento). L'onere derivante all'Erario da tale proposta è previsto in circa 7,3 miliardi di lire.

Gli stessi motivi di natura ecologica ora accennati sono alla base della proposta, riportata all'articolo 3, relativa all'abolizione della imposta erariale sul metano prevista dal decreto-legge 6 ottobre 1955, n. 873, convertito nella legge 3 dicembre 1955, n. 1110. Abolizione che comporta un minor gettito valutabile in circa 9 miliardi di lire.

Dagli elementi sinteticamente illustrati nonché dalle altre modifiche fiscali di minor rilievo proposte in merito a prodotti speciali (esempio solventi) o destinati ad impieghi particolari (esempio olio combustibile autoconsumato dalle raffinerie, benzine per autombulanze e taxi, ecc.) o collegati a altri prodotti principali (esempio oli combustibili fluidi, semifluidi, fluidissimi, ecc.) deriva che, sulla base delle proposte del Governo, l'onere complessivo per lo Stato conseguente all'intera ristrutturazione dell'imposta di fabbricazione, risulta pari a 352,8 miliardi di lire, più in dettaglio:

	Lire-quintale	Previsioni consumi 1973 000 quintali	Miliardi di lire	
	—	—	—	
1) *Benzina:*				
per assorbire maggiore incidenza IVA . .	1.418			
per conferma defiscalizzazione	407			
per assorbire parte dei maggiori costi . .	171			
	1.996	120.000	239,4	
per incentivare produzione benzina basso tenore di piombo			4,0	
Minor gettito benzina			———	243,4
2) *G.P.L.* per autotrazione (riduzione imposta di fabbricazione) (da L. 9.889 a L. 9.040 qle)	849	4.250		3,6
3) *Altri prodotti:*				
gasolio auto (per conferma defiscalizzazione) (da L. 5.400 a L. 5.162 qle) . . .	238	49.600	11,8	
petrolio riscaldamento (riduzione imposta di fabbricazione) (da L. 500 a L. 350 qle)	150	24.000	3,6	
gasolio riscaldamento (riduzione imposta di fabbricazione) (da L. 500 a L. 350 qle)	150	122.000	18,3	
olio combustibile fluido (riduzione imposta di fabbricazione) (da L. 370 a L. 350 qle)	20	100.000	2,0	
olio combustibile denso (riduzione imposta di fabbricazione):				
con contenuto S 1 per cento (da L. 250 a L. 5 qle)	245	30.000	7,3	
con contenuto S 3-3,5 per cento (da L. 250 a L. 80 qle)	170	270.000	45,9	
consumi interni raffineria (da L. 175 a L. 35 qle)	140	50.000	7,0	
olio combustibile semifluido (riduzione imposta di fabbricazione) (da L. 320 a L. 135 qle)	185	5.000	0,9	
Minor gettito altri prodotti			———	96,8
Totale . . .				343,8
4) *Detassazione gas metano*				9,0
Totale generale . . .				352,8

Se si considera, tuttavia, che il maggior gettito previsto per l'IVA è di 309 miliardi di lire (300 per i prodotti petroliferi e 9 per il gas naturale) ne deriva che l'onere effettivo per lo Stato finirà con l'essere di 43,8 miliardi, onere tutto sommato relativamente modesto di fronte all'entità delle cifre in gioco ed alla portata della riforma proposta.

Da quanto ho finora accennato appare evidente che la riforma in parola si sostanzia, da un lato, in una semplice partita di giro connessa al passaggio da un sistema impositivo all'altro, e dall'altro lato nell'assorbimento, attraverso lo strumento fiscale, di una parte degli incrementi di costo verificati negli ultimi due anni nelle varie fasi dell'attività petrolifera.

È questo un tema a tutti noto, in quanto già più volte discusso anche in questa sede. Non intendo, pertanto, dilungarmi a ricordare in dettaglio tutti gli episodi che dal 1970 in poi hanno caratterizzato l'andamento del settore petrolifero sia a livello internazionale che nazionale. Mi limiterò soltanto ad accennare alle tappe essenziali di una situazione e di una tendenza che, anche alla luce delle più aggiornate prospettive, non può ormai ritenersi transitoria e congiunturale bensì strutturale. In sintesi:

nel corso del secondo semestre del 1970 il costo medio di una tonnellata di petrolio greggio importata in Italia, a causa del forte rincaro dei noli e delle maggiori richieste dei paesi produttori, frutto a loro volta di una serie di fatti giunti a maturazione contemporaneamente, salì in pochi mesi a 11.500 lire la tonnellata con un aumento di oltre 2.000 lire la tonnellata rispetto alle quotazioni del primo semestre;

nel 1971 a seguito dell'entrata in vigore degli accordi di Teheran e di Tripoli tale costo subiva ulteriori rilevanti aumenti e il costo medio della tonnellata di greggio importata in Italia nel corso dell'anno saliva a 12.500 lire, dopo aver raggiunto nel periodo di maggiore tensione e cioè a metà del 1971 le 13.700 lire;

nel gennaio 1972 veniva stipulato un nuovo accordo tra compagnie e Stati produttori per il riadeguamento dei prezzi di riferimento (*posted prices*) del petrolio greggio alla luce degli avvenimenti che avevano sconvolto il mercato monetario internazionale. Tale accordo si traduceva nel complesso in un aumento dell'8,49 per cento dei suddetti prezzi di riferimento.

Sul piano interno il Governo, dopo aver autorizzato nel dicembre del 1970 un aumento di 1.000 lire la tonnellata sul prezzo ufficiale dell'olio combustibile, nel maggio 1971 disponeva le note riduzioni dell'imposta di fabbricazione con il provvedimento di defiscalizzazione che è stato successivamente prorogato fino al 31 dicembre 1972.

Se l'allentamento della tensione sul mercato dei noli ha determinato, tra la primavera del 1971 e l'autunno del 1972, una graduale riduzione nel costo del trasporto del greggio (peraltro oggi in fase di netto rialzo), aumenti sostanziali si sono nel frattempo registrati a livello interno nei costi di distribuzione e raffinazione, come è risultato dalle rilevazioni condotte dagli organi tecnici del CIP in base ai dati del 1971.

È proprio sulla base di queste rilevazioni – l'ultima delle quali è aggiornata al 1° novembre 1972 – che sono stati calcolati i costi sostenuti dalle aziende petrolifere per i quali il disegno di legge propone una parziale riduzione fiscale. A questo fine il CIP ha, come noto, proceduto applicando i criteri previsti dal « metodo per la determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi », approvato dallo stesso CIP il 30 giugno 1971 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 3 luglio 1971. In altre parole nella determinazione di tali costi è stata seguita una metodologia precisa ed obiettiva sui cui risultati una parte dell'opposizione ha tuttavia manifestato scetticismo senza peraltro documentare le proprie riserve.

Non si ritiene che tali riserve abbiano fondamento. Appare comunque senz'altro da condividere la proposta recepita dal Governo nel disegno di legge di informare – dopo aver interessato della questione il CNEL – il Parlamento circa i criteri adottati per la determinazione dei prezzi industriali dei prodotti petroliferi. In tal modo infatti potranno essere approfonditi tutti i vari aspetti della materia e chiariti quei punti che potrebbero essere sembrati oscuri.

È altresì da condividere l'altra proposta che il Governo ha ritenuto di accogliere nel disegno di legge, volta ad evitare ripercussioni negative sul fondo previsto dalla legge recante « provvedimenti finanziari per l'attuazione delle Regioni a statuto ordinario ». Fondo alimentato, tra l'altro, dall'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi per una quota pari al 15 per cento del gettito complessivo.

Se gli elementi cui ho finora accennato hanno avuto lo scopo di illustrare il provvedimento che ci è stato sottoposto, ritengo di non poter concludere questo mio intervento senza toccare, sia pur brevemente, i più recenti fatti che hanno caratterizzato il mercato

petrolifero internazionale ed i cui effetti già si avvertono per alcuni di essi. Intendo ricordare in particolare che dal 1° gennaio 1973 sono diventate operanti le disposizioni degli accordi di Teheran e di Tripoli che hanno accresciuto, di ulteriori 5 cents per barile i prezzi di riferimento del greggio. Inoltre è in corso di perfezionamento l'accordo di massima sulla partecipazione dei paesi produttori alle concessioni petrolifere, raggiunto nell'ottobre scorso a New York. L'insieme di tali fattori determinerà nel 1973 un ulteriore aumento medio del costo del petrolio greggio importato in Italia valutabile intorno alle 1.000 lire alla tonnellata.

Né è possibile dimenticare i recentissimi avvenimenti registratisi in campo monetario e che hanno portato alla svalutazione del dollaro, moneta che, com'è noto, costituisce la unità di misura per i prezzi del greggio. A questo proposito, infatti, in base al citato accordo di Ginevra, la svalutazione del dollaro comporterà dal prossimo primo marzo un rincaro dei prezzi del petrolio che, per l'Italia, è fin da ora valutabile in circa lire 300 alla tonnellata.

Nel complesso si può stimare un maggior costo di approvvigionamento per il nostro Paese pari a circa 100 miliardi di lire nell'anno in corso.

Del resto non sembra che le prospettive in campo petrolifero mondiale possano far pensare ad un'inversione della tendenza in atto. Occorre tener presente infatti che nel 1975 occorrerà rinegoziare gli accordi di Teheran e Tripoli e che sin d'ora si va profilando una situazione, se non di carenza, quanto meno di equilibrio precario nella disponibilità di petrolio.

Da tutto ciò deriva che sarebbe poco lungimirante non riguardare il problema dei prezzi dei prodotti petroliferi e della loro fiscalità nel contesto di tali prospettive che si pongono sul piano internazionale. Certamente ogni sforzo dovrà essere compiuto anche sul piano della razionalizzazione delle attività petrolifere siano esse di raffinazione che di distribuzione, al fine di realizzare un sempre più elevato grado di efficienza. Risulterebbe peraltro pericoloso condurre un'errata politica dei prezzi che vanificasse, anziché assecondare, lo sforzo degli operatori pubblici e privati volti a soddisfare le esigenze del consumatore italiano e ad assicurare al Paese la necessaria regolarità dei rifornimenti.

In questo quadro sarà opportuno recepire un sistema – del resto già previsto dal « metodo per la determinazione dei prezzi » approvato dal CIP – che renda possibile, sia pure con tutte le necessarie garanzie, un adattamento pressoché automatico dei prezzi dei prodotti petroliferi in relazione all'evoluzione dei vari elementi di costo interni ed internazionali, come d'altra parte avviene già in quei paesi che attuano in tale campo forme di controllo. In caso contrario continuerà a moltiplicarsi anziché diradarsi la necessità per il Parlamento di occuparsi dei problemi del petrolio, problemi che hanno certamente per il nostro Paese notevole rilievo, ma che non possono, in definitiva, considerarsi né i soli né i più importanti.

FRAU, *Relatore*.

PARERI

La V Commissione Bilancio e la XII Commissione Industria hanno espresso, a maggioranza, parere favorevole.

La I Commissione Affari costituzionali ha espresso il seguente parere:

« Parere favorevole a condizione che sia soppresso l'articolo 7 che, concedendo al Ministro delle finanze d'intesa con il Ministro del tesoro, la determinazione delle indennità " per le prescritte analisi delle merci e per i riscontri tecnici eseguiti, su richiesta delle ditte interessate, in fuori orario o fuori sede ", appare in contrasto con l'articolo 23 della Costituzione, secondo cui nessuna prestazione patrimoniale può essere imposta se non in base alla legge ed altresì perché lo stesso perpetua il sistema delle indennità accessorie al personale dipendente dalla pubblica amministrazione, in contrasto con il principio enucleato in materia di pubblico impiego della onnicomprensività della retribuzione ».

DISEGNO DI LEGGE
APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

ART. 1.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sulle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, sulla benzina e sul petrolio diverso da quello lampante sono stabilite nella misura di lire 13.893 per quintale.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sul gas di petrolio liquefatto destinato all'autotrazione sono stabilite nella misura di lire 9.040 per quintale.

Le aliquote dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine previste per la benzina sono ridotte di lire 180 per quintale limitatamente alla benzina avente un contenuto massimo di piombo di 0,40 grammi per litro.

Il Ministro delle finanze è autorizzato a stabilire, con proprio decreto, le modalità per l'applicazione della riduzione prevista nel precedente comma.

Il Ministro delle finanze è, inoltre, autorizzato a stabilire, con proprio decreto, le modalità relative al passaggio della tassazione dell'imposta di fabbricazione dal peso al volume.

ART. 2.

La tabella *B* allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, e successive modificazioni, è sostituita dalla tabella *B* annessa alla presente legge, vistata dal Ministro delle finanze.

ART. 3.

È abrogato il decreto-legge 6 ottobre 1955, n. 873, convertito, con modificazioni, nella legge 3 dicembre 1955, n. 1110, e successive modificazioni.

ART. 4.

Le variazioni di aliquote stabilite con la presente legge si applicano anche ai prodotti estratti dalle raffinerie, dai depositi doganali o importati col pagamento della imposta nella

TESTO
DEL MINISTERO

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.

precedente misura e che, alle ore 24 del 31 dicembre 1972, sono posseduti, in quantità superiore a cinque quintali, dagli esercenti depositi di oli minerali per uso commerciale, stazioni di servizio od impianti di distribuzione stradale di carburanti.

All'uopo i possessori devono denunciare le quantità dei singoli prodotti da essi ovunque posseduti, anche se viaggianti, alla Dogana o all'Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione competente per territorio entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione, verificata la regolarità della denuncia, liquida la differenza d'imposta complessivamente dovuta o da rimborsare per i vari prodotti petroliferi.

Le somme dovute devono essere versate entro venti giorni dalla notificazione o dalla data di ricevimento dell'invito di pagamento spedito a mezzo del servizio postale.

Il rimborso delle somme pagate in più del dovuto avverrà, sotto l'osservanza delle modalità da stabilirsi dal Ministero delle finanze, mediante autorizzazione ad estrarre, in esenzione d'imposta di fabbricazione, prodotti petroliferi in misura tale da consentire il recupero delle somme di cui è riconosciuto il diritto al rimborso.

Per le erogazioni di benzina normale e *super* effettuate dalle aziende petrolifere a turisti in quantità superiore ai quantitativi anticipati a ciascuna azienda petrolifera e non ancora reintegrate alla data del 31 dicembre 1972, è dovuto il rimborso della differenza d'imposta di fabbricazione tra l'aliquota vigente all'atto delle erogazioni e quella stabilita con la presente legge, da effettuarsi secondo le disposizioni stabilite nel precedente comma.

ART. 5.

I contribuenti che esercitano l'attività intermediaria nella circolazione di beni, di cui all'articolo 2195, n. 2, del codice civile, possono detrarre dall'imposta sul valore aggiunto, nella misura stabilita dal secondo comma del presente articolo, l'imposta generale sull'entrata prevista dal regio decreto-legge 9 gennaio 1940, n. 2, convertito, con modificazioni, nella legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni ed integrazioni, da essi assolta per le importazioni o addebitata, a titolo di rivalsa, per gli acquisti di prodotti petroliferi, soggetti a

ART. 5.

Identico.

prezzi fissati dal CIP e che sono sottoposti a regime speciale d'imposizione una volta tanto, effettuati nel periodo dal 26 maggio 1972 al 31 dicembre 1972.

L'imposta detraibile si determina applicando l'aliquota condensata sul prezzo fissato dal CIP, diminuito del 25 per cento, a norma dell'articolo 4, secondo comma, del decreto-legge 25 maggio 1972, n. 202, convertito, con modificazioni, nella legge 24 luglio 1972, n. 321.

Le disposizioni di cui ai precedenti primo e secondo comma si applicano anche per il gasolio destinato ad uso di riscaldamento; ai fini della determinazione dell'imposta detraibile si deve fare riferimento al prezzo di lire 26 al chilogrammo fissato con decreto ministeriale 21 luglio 1970.

La detrazione è ammessa a condizione che le importazioni o gli acquisti risultino dalle bollette d'importazione ovvero da fatture di acquisto e deve essere applicata nella misura corrispondente alle quantità di beni, distinti per gruppi merceologici, che, giusta apposito inventario sottoscritto e presentato per la vidimazione entro tre mesi dalla data di pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, numero 633, risultano ancora posseduti alla data del 31 dicembre 1972, considerando posseduti quelli acquistati in data più recente. La vidimazione può essere eseguita anche dall'Ufficio del registro o dall'Ufficio della imposta sul valore aggiunto.

Si applicano le disposizioni degli articoli 84, 85 e 86 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, nonché, se operanti, quelle del terzo e quarto comma dell'articolo 82 dello stesso decreto.

ART. 6.

I prodotti soggetti ad imposta di fabbricazione forniti, nel territorio della Repubblica, da ditte nazionali ai comandi militari degli Stati membri, ai quartieri generali militari internazionali ed agli organismi sussidiari, installati in Italia in esecuzione del trattato del Nord-Atlantico, sono considerati esportati limitatamente ai quantitativi che saranno fissati annualmente, con decreto del Ministro delle finanze, in relazione al fabbisogno di detti comandi, quartieri generali ed organismi sussidiari.

L'energia elettrica fornita agli enti specificati nel comma precedente è esente dall'imposta erariale di consumo. È altresì esente

ART. 6.

Identico.

dall'imposta erariale di consumo l'energia elettrica, prodotta con impianti propri, dagli enti anzidetti, o della quale gli enti medesimi sono considerati fabbricanti.

ART. 7.

Per le prescritte analisi delle merci e per i riscontri tecnici eseguiti, su richiesta delle ditte interessate, in fuori orario o fuori sede dal personale dei laboratori chimici delle dogane ed imposte indirette sono dovute le relative indennità nella misura stabilita dal Ministro delle finanze di intesa con il Ministro del tesoro.

Le somme spettanti per le indennità di cui al precedente comma sono versate in apposito capitolo da istituire nello stato di previsione dell'entrata in corrispondenza del quale viene istituito un capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'erogazione agli aventi diritto delle indennità stesse secondo i criteri di ripartizione stabiliti dal Ministro delle finanze con proprio decreto.

ART. 7.

Identico.

ART. 8.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sentito il CNEL, il Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, quale Presidente delegato per il CIP, riferirà al Parlamento circa i criteri adottati per l'accertamento dei costi della materia prima, della raffinazione e distribuzione dei prodotti petroliferi.

ART. 8.

Identico.

ART. 9.

All'onere recato dalla presente legge si provvede con il ricavato derivante da operazioni finanziarie che il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare mediante la contrazione di mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con l'emissione di buoni poliennali del Tesoro o di speciali certificati di credito, fino a concorrenza di un netto ricavo di lire 352,8 miliardi.

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, da ammortizzare in un periodo non superiore a 20 anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro ed il Consorzio di credito per le

ART. 9.

Identico.

opere pubbliche e da approvarsi con decreto dello stesso Ministro. Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro e le relative rate di ammortamento saranno inscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

L'emissione dei buoni poliennali del Tesoro, a scadenza non superiore a 9 anni, avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui alla legge 27 dicembre 1953, n. 941.

L'emissione dei certificati speciali di credito avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, nella legge 25 ottobre 1968, numero 1089.

Agli oneri relativi agli interessi, alle spese e all'eventuale rata capitale delle operazioni finanziarie di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1973, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

In sede di impostazione in bilancio, nell'anno di pertinenza, del « fondo » di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, si terrà conto delle eventuali minori entrate che nell'anno finanziario 1973 potranno derivare dall'applicazione della presente legge. L'ammontare relativo sarà determinato con legge di bilancio.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 10.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed ha effetto dal 1° gennaio 1973.

ART. 10.

Identico.

TABELLA B

PRODOTTI PETROLIFERI DA AMMETTERE AD ALIQUOTA RIDOTTA DI IMPOSTA DI FABBRICAZIONE SOTTO L'OSSERVANZA DELLE NORME PRESCRITTE

DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Aliquota per quintale lire
A) *Oli minerali greggi, naturali*:	—
1) da usare direttamente come combustibili nelle caldaie e nei forni	250
2) impiegati per generare direttamente o indirettamente forza motrice od energia termica per i servizi dei cantieri inerenti alla ricerca ed alla coltivazione dei giacimenti petroliferi e delle forze endogene	250
3) impiegati per generare direttamente o indirettamente energia elettrica, purchè la potenza installata non sia inferiore a KW 1	250
B) *Benzina*:	
1) acquistata con speciali buoni da automobilisti e da motociclisti, stranieri od italiani residenti all'estero, nei viaggi di diporto nello Stato, entro il limite di un quantitativo stabilito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri d'intesa con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria, il commercio e l'artigianato, per il commercio con l'estero e per il turismo e lo spettacolo e non eccedente in ogni caso il fabbisogno di 90 giorni di permanenza . . . . . (I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Ente nazionale delle industrie turistiche e dall'Automobile Club di Italia. La vigilanza sulla distribuzione e contabilità dei buoni stessi è affidata ad un Comitato nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri d'intesa con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria, il commercio e l'artigianato, per il commercio con l'estero e per il turismo e lo spettacolo).	6.343
2) consumata per l'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza, compresi i motoscafi che in talune località sostituiscono le vetture da piazza e quelli lacuali, adibiti al servizio pubblico da banchina per il trasporto di persone, entro i seguenti quantitativi:	
a) litri 13 giornalieri per ogni autovettura circolante nei comuni con popolazione superiore a 500.000 abitanti;	

	Aliquota per quintale lire
b) litri 9 giornalieri per ogni autovettura circolante nei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ma non a 500.000 abitanti;	
c) litri 7 giornalieri per ogni autovettura circolante nei comuni con popolazione di 100.000 abitanti o meno. L'agevolazione di cui ai precedenti numeri 1) e 2) è concessa anche sotto forma di rimborso della differenza tra l'aliquota di imposta di fabbricazione prevista per la benzina in via generale e quella ridotta	3.254
3) consumata per l'azionamento delle autoambulanze, destinate al trasporto degli ammalati o dei feriti, di pertinenza dei vari enti di assistenza e di pronto soccorso da determinarsi con decreto del Ministro per le finanze, nei limiti e con le modalità che saranno stabiliti con lo stesso decreto . .	3.254
4) impiegata per generare forza motrice in lavori di perforazione per le ricerche di idrocarburi e di forze endogene nel sottosuolo nazionale	1.660
C) *Acqua ragia minerale*:	
impiegata nella fabbricazione di vernici	2.500
D) *Petrolio lampante*:	
1) destinato al consumo per le prove sperimentali e per il collaudo dei motori di autoveicoli, di aviazione e marini, nonchè per la revisione dei motori di aviazione, nei quantitativi che verranno stabiliti dall'Amministrazione finanziaria	4.000
2) impiegato per generare forza motrice in lavori di perforazione per ricerche di idrocarburi e di forze endogene nel sottosuolo nazionale	1.320
3) destinato ad uso illuminazione e di riscaldamento domestico	350
4) destinato all'Amministrazione della difesa per essere impiegato per l'azionamento degli aerei militari a reazione (L'agevolazione è limitata al prodotto denominato « cherosene » e per il quantitativo eccedente il contingente annuo di tonnellate 17.000, sulle quali si riscuote l'imposta nella misura normale).	600
E) *Benzina e petrolio diverso da quello lampante*:	
1) destinati all'Amministrazione della difesa per essere impiegati per l'azionamento degli aerei militari a reazione	1.389,30

	Aliquota per quintale lire
(L'agevolazione è limitata al prodotto denominato « jet fuel JP4 » e per il quantitativo eccedente il contingente annuo di tonnellate 18.000, sulle quali si riscuote l'imposta nella misura normale).	—
2) destinati al consumo per le prove sperimentali e per il collaudo dei motori di autoveicoli, di aviazione e marini, nonchè per la revisione dei motori di aviazione, nei quantitativi che verranno stabiliti dall'Amministrazione finanziaria	5.250
F) *Oli da gas*:	
1) da usare direttamente come combustibili	5.162
2) da usare direttamente come combustibili per il riscaldamento di locali, per la produzione di acqua calda per uso domestico, per i servizi di cucina ed igienici, comprese le lavanderie e gli impianti di distruzione rifiuti fino ad una tonnellata al giorno, nonchè per i forni da pane e per i forni delle imprese artigiane	350
G) *Oli da gas e oli combustibili speciali*:	
1) destinati al consumo per le prove sperimentali e per il collaudo dei motori di autoveicoli, di aviazione e marini, nonchè per la revisione dei motori di aviazione, nei quantitativi che verranno stabiliti dall'Amministrazione finanziaria	3.000
2) impiegati per generare forza motrice in lavori di perforazione per ricerche di idrocarburi e di forze endogene nel sottosuolo nazionale	80
3) impiegati per l'azionamento di macchine idrovore per il sollevamento delle acque allo scopo di agevolare la coltivazione dei fondi rustici sui terreni bonificati	80
4) impiegati per generare direttamente o indirettamente energia elettrica, purchè la potenza installata non sia inferiore a KW 1	80
5) da usare direttamente come combustibili nei forni nei quali la temperatura della superficie di scambio esposta al riscaldamento supera i 700°C, situati nelle raffinerie e negli stabilimenti che trasformano i prodotti petroliferi in prodotti chimici di natura diversa	80
H) *Oli combustibili diversi da quelli speciali*:	
1) da usare direttamente come combustibili nelle caldaie e nei forni:	
a) densi, limitatamente agli oli combustibili aventi un contenuto massimo di zolfo dell'uno per cento	5

	Aliquota per quintale lire
	—
b) densi	80
c) semifluidi	135
d) fluidi	350
e) fluidissimi	440
2) impiegati per generare forza motrice in lavori di perforazione per ricerche di idrocarburi e di forze endogene nel sottosuolo nazionale	80
3) impiegati per l'azionamento di macchine idrovore per il sollevamento delle acque allo scopo di agevolare la coltivazione dei fondi rustici su terreni bonificati	80
4) impiegati per generare direttamente o indirettamente energia elettrica, purchè la potenza installata non sia inferiore a KW 1	80
5) impiegati per produrre direttamente forza motrice con motori fissi in stabilimenti industriali, agricolo-industriali, laboratori, cantieri di costruzione	80
6) destinati, quale ingrediente, alla fabbricazione dei pannelli fibrolegnosi	2.000
7) destinati al consumo per le prove sperimentali e per il collaudo dei motori marini, nei quantitativi che saranno stabiliti dall'Amministrazione finanziaria	2.000
8) destinati ai consumi interni delle raffinerie e degli stabilimenti che trasformano gli oli minerali in prodotti chimici di natura diversa, limitatamente agli oli combustibili densi	35
9) le terre da filtro residuate dalla lavorazione degli oli lubrificanti, contenenti non più del 45 per cento in peso di prodotti petrolici, sono equiparate, ai soli fini della imposta di fabbricazione, agli oli combustibili densi, se destinate alla diretta combustione nelle caldaie e nei forni. L'aliquota d'imposta si applica sulla quantità di prodotti petrolici contenutavi.	
10) Le aliquote di cui ai punti 2), 3), 4), 5) e 8) sopraindicati sono ridotte a lire 5 per quintale limitatamente agli oli combustibili diversi da quelli speciali, densi, aventi un contenuto massimo di zolfo dell'uno per cento.	
I) *Oli leggeri distillanti in un intervallo di temperatura non superiore a 5° C*:	
1) impiegati nella fabbricazione di vernici	2.500
L) *Estratti aromatici e prodotti di composizione simile*:	
1) impiegati, da soli od in miscela con oli da gas o con oli combustibili, per generare direttamente o indirettamente	

	Aliquota per quintale lire
	—
energia elettrica, purchè la potenza installata non sia inferiore a KW 1	250
M) *Oli minerali greggi, naturali, oli da gas ed oli combustibili compresi quelli speciali:*	
1) impiegati nella preparazione di « fanghi » per i pozzi nei lavori di perforazione per ricerche di idrocarburi e di forze endogene nel sottosuolo nazionale ed in altre operazioni tecnicamente necessarie nei pozzi stessi	80
N) *Residui paraffinosi greggi della distillazione del petrolio naturale greggio, aventi le caratteristiche per essere classificati come « paraffina, cere di petrolio o di scisti, residui paraffinosi (greggi o diversi dai greggi) »:*	
1) da usare direttamente come combustibile nelle caldaie e nei forni	80
2) impiegati per generare direttamente o indirettamente energia elettrica, purchè la potenza installata non sia inferiore a KW 1	80
3) impiegati per produrre direttamente forza motrice con motori fissi in stabilimenti industriali, agricolo-industriali, laboratori, cantieri di costruzione	80
4) destinati ai consumi interni delle raffinerie e degli stabilimenti che trasformano i prodotti petroliferi in prodotti chimici di natura diversa	35
5) Le aliquote di cui ai punti 1), 2), 3) e 4) sopraindicati sono ridotte a lire 5 per quintale limitatamente ai residui paraffinosi greggi aventi un contenuto massimo di zolfo dell'uno per cento.	

Il Ministro per le Finanze